

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES JURIDIQUES)

Soutenue devant la Faculté de Droit de Paris, le Samedi 24 Mai 1924, à 2 heures

PAR

HENRY REISENTHÉL

Avocat au Barreau de Boulogne-sur-Mer

Sous la Présidence de M. RIPERT, professeur

Suffragants : { MM. WAHL, professeur
PERCEROU, professeur

BOULOGNE-SUR-MER. — IMPRIMERIES RÉUNIES

1924

THÈSE

POUR

LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES JURIDIQUES)

Soutenue devant la Faculté de Droit de Paris, le Samedi 24 Mai 1924, à 2 heures

PAR

HENRY REISENTHÉL

Avocat au Barreau de Boulogne-sur-Mer

Sous la Présidence de M. RIPERT, professeur

Suffragants : { MM. WAHL, professeur
PERCEROU, professeur

BOULOGNE-SUR-MER. — IMPRIMERIES RÉUNIES

1924



MEIS

ET

AMICIS



Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

La question qui fait l'objet de cette thèse n'est pas nouvelle ; il n'est pas un auteur de Droit maritime qui ne l'ait touchée ; pas un recueil de Jurisprudence maritime qui n'ait collectionné et commenté toutes les décisions concernant cet intéressant sujet.

Toutefois, si cette question ne fut point délaissée, elle n'a jamais fait l'objet d'une étude systématique et approfondie.

Nos anciens auteurs, comme nos jurisconsultes modernes, l'ont seulement abordée dans leurs traités de Droit maritime. Ils l'ont traitée de façon fragmentaire, non point en l'isolant de nos institutions maritimes, mais à raison des liens étroits qu'elle présentait avec d'autres sujets plus généraux, et notamment avec les moyens de contrainte et les Voies d'Exécution sur les navires.

Conseillés par notre éminent professeur et Président de thèse, Monsieur Ripert, nous avons estimé que la « Saisie Conservatoire des Navires » méritait d'être envisagée indépendamment de toutes les attaches qui l'unissent à notre législation maritime.

C'est pourquoi nous avons collectionné tous ces matériaux épars pour tenter de les réunir en un ouvrage d'intérêt dogmatique, sans doute, mais pratique surtout.

Loin de nous la pensée de faire œuvre d'érudition dans cette humble étude !... Ainsi s'explique la part relativement sobre consacrée aux notices historiques qui ne remonteront jamais au-delà des Temps Modernes.

Notre but est plus modeste. Nous avons seulement essayé de rassembler, en cet ouvrage, les avis les plus autorisés de nos jurisconsultes et les solutions les plus notoires de notre Jurisprudence, sans pour cela négliger l'étude des Législations Etrangères auxquelles nous avons réservé leur place.

Nous n'avons eu garde d'oublier, en effet, que notre Droit Maritime est animé d'une vie intense et que son activité déborde le cadre de nos institutions nationales. Au contact incessant des institutions étrangères, il se modifie et se transforme pour se maintenir au diapason du Droit International

Cette évolution a été accentuée par la Grande Guerre qui a créé des situations imprévues auxquelles il a fallu apporter des solutions nouvelles !

Mais. Evolution ne signifie pas Révolution !

Alors que, dans maintes nations, les théories traditionnelles étaient sapées dans leurs fondements, grâce à l'appui d'une Doctrine et d'une Jurisprudence trop éprises de nouveauté, nos Tribunaux ne se sont engagés dans cette voie qu'avec une sage prudence. Ils ont marqué une certaine hésitation à bouleverser l'ordre des choses établi pour y substituer une règle nouvelle. Ils ont tardé à répondre aux sollicitations d'une Doctrine qui voulait progresser à pas de géants et qui n'a d'ailleurs pas réussi à imposer ses idées rénovatrices.

Nous devons les louer de cette réserve ; ils ont contribué pour une large part à conserver à notre Droit maritime son unité sans pour cela entraver en rien le lent travail d'évolution qui, dans un avenir rapproché, conduira toutes les nations à l'unification si bienfaisante du Droit maritime.

Maintenant que nous voici arrivés à pied d'œuvre, nous

craignons de n'avoir pas rempli complètement le programme que nous nous étions tracés.

Pour répondre à nos vœux, cet essai sur « La Saisie Conservatoire des navires » aurait dû présenter une théorie d'ensemble du sujet, à la fois assez générale et assez complète pour être consultée, sinon avec fruit, tout au moins avec satisfaction, par ceux qui n'ont pas le loisir d'étudier minutieusement la question dans les nombreux ouvrages où elle est encore dispersée.

Nous n'osons pas croire au succès de notre entreprise, trop heureux si ce modeste travail pouvait réellement rendre quelque service à ceux qu'intéressera cette question éminemment usuelle et fréquente de la « Saisie Conservatoire des navires ».

H. R.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

NOTIONS

GÉNÉRALES ET HISTORIQUES

SUR LA

Saisie Conservatoire des Navires

§ 1 La Saisie Conservatoire des Navires.

Le droit de Saisie

Une double faculté s'offre aux créanciers du propriétaire d'un navire.

Ils peuvent saisir le bâtiment, comme les autres biens du débiteur, afin de le faire vendre et de se payer sur le prix.

Ils peuvent aussi le saisir conservatoirement pour empêcher qu'il ne soit soustrait à leurs poursuites.

Suivant qu'ils sont munis ou non d'un titre exécutoire, ils pourront user de l'une ou de l'autre procédure.

La première, celle de la Saisie-Exécutoire, est la conséquence du droit de gage que les art. : 2092 et 2093 du Code Civil reconnaissent aux créanciers sur tous les biens, meubles et immeubles du débiteur, et que notre Code de Commerce a cru nécessaire de confirmer dans son article 197.

La seconde procédure, au contraire, celle de la Saisie Conservatoire, n'est pas écrite dans la loi maritime, mais

elle est contenue dans le Code de Procédure (art. 417). Instituée en termes généraux sur les meubles du débiteur, dans les affaires soumises à la compétence des Tribunaux de Commerce, elle s'applique évidemment aux affaires maritimes qui suivant l'article 633 (C. Comm.) relèvent généralement de la juridiction consulaire.

Ainsi, le Code de Commerce, qui réglemente assez longuement la saisie exécution dont l'aboutissement est la vente et la distribution du prix entre les créanciers a négligé de parler de la Saisie Conservatoire.

Il n'en résulte pas pour cela qu'elle soit exclue du Droit Commercial. C'est, en effet, une institution de droit commun et il est hors de doute qu'elle soit applicable aux navires.

Nous étudierons ultérieurement la question de savoir quelles règles doivent être appliquées à cette Saisie Conservatoire : celles du droit commun, ou celles du Code de Commerce relatives à la saisie-exécution dans la mesure où leur application lui est possible.

Définition

La saisie conservatoire d'un navire peut être définie : une mesure de sauvegarde, sollicitée et obtenue du Président du Tribunal de Commerce par un créancier dépourvu de titre exécutoire, afin d'interdire le départ prochain du navire appartenant à son débiteur désireux de se soustraire à ses responsabilités.

Cette mesure est couramment qualifiée, en Belgique et en Hollande, de « Mise à la chaîne ».

Différence avec la Saisie-Exécution

Il nous paraît utile, avant de pousser plus loin cette étude sur la Saisie Conservatoire des Navires, de la différencier nettement de la Saisie Exécution.

Sans doute, elles tendent, l'une comme l'autre, à la conservation du navire qui est le gage du débiteur ; mais, la saisie exécution constitue pour le créancier une procédure à la fois plus complète et plus efficace parce qu'elle aboutit à la réalisation du gage et au règlement de sa créance, et non à une simple mesure de précaution.

Par ailleurs, la Saisie Conservatoire des navires est permise à tous les créanciers sans exception, même à ceux dont les créances ne sont encore ni liquides, ni exigibles, et même sont purement éventuelles comme les droits appartenant aux victimes d'un abordage ; au contraire, la saisie exécutoire n'est autorisée que pour des créances liquides et exigibles. Son cercle est donc infiniment plus restreint, et son usage beaucoup moins fréquent.

Enfin, la Saisie Conservatoire d'un navire peut avoir lieu sans titre exécutoire mais avec la permission du Président du Tribunal de Commerce.

Pareille formalité n'est point requise pour la saisie exécution qui nécessite toujours, en revanche, la production d'un titre exécutoire (Art. : 545-551 C. Proc.).

Différences avec l'arrêt du navire par décision d'un Etat Souverain

Il ne faut pas davantage confondre la Saisie Conservatoire, qui est une mesure de sécurité prise par un créancier, avec l'arrêt du navire par décision d'un Etat Souverain.

Cet arrêt, qui porte en droit international les noms de : Angarie, Embargo, Arrêt du Prince, est d'un caractère tout différent. Il est généralement motivé par des intérêts d'ordre national.

C'est un acte de souveraineté émanant d'un Etat, et non pas, comme la Saisie Conservatoire, une simple mesure juridique émanant d'un créancier soucieux de conserver ses droits.

Utilité

Personne n'a songé à discuter l'utilité de la Saisie Conservatoire des Navires qui a mérité, grâce à ses qualités de simplicité, de sûreté, et de rapidité, de devenir l'un des moyens de contrainte les plus fréquemment employés de notre Droit Maritime.

Ce succès suffirait à lui seul pour démontrer les avantages unanimement reconnus de cette procédure.

Tant que le propriétaire conserve, en effet, la libre disposition de son navire, il lui est loisible de l'expédier en de longs voyages, de le maintenir dans de lointains continents, de l'exposer sans trêve aux dangers de la navigation au long cours, de le vendre enfin clandestinement à l'Etranger et d'en toucher le prix à l'insu de ses créanciers.

C'est donc une portion, de nos jours souvent considérable, de la fortune personnelle du débiteur qui échappe ainsi à la surveillance des créanciers.

Ceux-ci sont menacés de voir leur gage s'évanouir par suite de l'éloignement en des pays où les poursuites ne seront pas toujours permises, ou bien disparaître par suite des fortunes de mer ou des risques de cession à l'Etranger.

Quelle sécurité n'offre pas pour eux cette procédure à la fois rapide et facile de la Saisie Conservatoire qui leur permet de maintenir au port ce navire qui est leur gage ?

Grâce à elle, les voici en mesure de parer du même coup aux périls de la navigation, de l'éloignement ou de la dénationalisation !

Le propriétaire du navire perd la faculté de le faire voyager ; la navigation est suspendue ; le bâtiment est condamné à rester amarré dans le port jusqu'à ce qu'intervienne, entre le créancier et le débiteur, une solution amiable ou judiciaire.

Pareille immobilisation entraîne des conséquences désas-

treuses pour le propriétaire du navire. Elle marque souvent l'arrêt de son industrie ; elle est l'occasion de difficultés incessantes avec les chargeurs et les affréteurs ; les droits de surestaries et de contrestaries s'accumulent chaque jour.

Il est menacé de toutes parts : ruptures de marchés, résiliation de contrats, procès, demandes en Dommages-Intérêts, etc., s'abattent sur lui. Son crédit reçoit une dangereuse atteinte et il est en butte aux exigences soudaines de ses créanciers. Enfin, il perd la disposition d'un instrument de travail et de rapport considérable.

Bref, le marasme introduit dans ses affaires, et sa situation financière qui, jusqu'alors, paraissait florissante, semble d'un seul coup dangereusement compromise.

Pour remédier à cette situation si gravement préjudiciable à ses intérêts, le propriétaire du navire saisi, ou son capitaine, désireux de ne point perdre le bénéfice de l'expédition maritime, est alors amené à libérer le navire en donnant caution, sans subir les délais nécessaires pour arriver à une décision définitive.

Dès lors, à défaut d'accord des parties, le Président du Tribunal de Commerce arbitre équitablement l'étendue de la garantie qui devra remplacer le gage constitué par le navire saisi.

Et tandis que le bâtiment reprend l'ère de ses voyages un moment interrompus, le créancier peut se féliciter, en toute quiétude, d'avoir obtenu, grâce à la procédure de la Saisie Conservatoire, une sûreté réellement efficace.

Importance

Il serait également vain de nier l'extrême importance de la Saisie Conservatoire qui est d'un usage courant dans toutes les parties du monde.

Tous les créanciers, munis ou non d'un titre exécutoire, peuvent y recourir, que leurs droits soient privilégiés, hypothécaires, chirographaires ou même simplement éventuels.

Bien rares sont les navires qui échappent à son emprise, à la faveur de principes traditionnels, de conventions internationales ou d'exceptions nettement déterminées !

Enfin le droit de Saisie Conservatoire est universellement reconnu. Toutes les législations maritimes de l'Europe, de l'Afrique, de l'Amérique, etc., l'acceptent avec de très légères variantes. Et on ne cite pas aujourd'hui un port du monde où il ne soit pas possible à un créancier de saisir-arrêter le navire de son débiteur.

Partout, ce droit est admis comme un principe absolu de la « *Comitas Gentium* ». Et les Gouvernements ne manquent jamais de se prêter un mutuel appui pour faire respecter les droits de leurs nationaux.

§ 2 Notions Historiques.

On n'a jamais mis en doute, ni contesté la faculté de saisir les navires qui constituent une portion plus ou moins considérable de l'actif du débiteur et qui sont donc, comme cet actif lui-même, affectés au paiement des créanciers.

Edit du 8 Octobre 1666

L'Edit du 8 Octobre 1666 consacra ce principe que les navires sont meubles et admit sans hésitation toutes ses conséquences, permettant de saisir et vendre les navires sans formalités de Justice et dans les formes employées à l'égard des autres meubles.

« Il avait tellement déclaré les navires meubles, dit Valin, « qu'en les affranchissant de toute hypothèque et de tout « droit de suite, il avait permis de les négocier, vendre et « acheter, avec toute sûreté pour les acheteurs ou concession- « naires, et ordonné qu'ils ne seraient saisis, vendus ou « adjudés, ni les deniers en provenant distribués, que de la « manière dont on en usait à l'égard des autres meubles. »

Pareil système favorisait toutes les fraudes et tous les abus !

Alors que les créanciers étaient naturellement en droit de compter davantage sur la garantie d'un navire que sur celle d'autres effets mobiliers de circulation nécessairement rapide et facile, ils étaient constamment exposés à la perte de leur gage.

En effet, l'Edit de 1666 permettait de les dépouiller au moyen d'une aliénation sincère ou simulée, qui ne comportait aucune règle, aucun délai, et il ne leur accordait aucun moyen de conserver leurs droits menacés.

L'ordonnance de 1681

L'Ordonnance sur la marine devait porter remède à cette situation précaire des créanciers.

Deux solutions très différentes s'offraient au législateur.

Les navires étant déclarés meubles par l'Edit de 1666, fallait-il continuer à les soumettre, quant à la saisie et à la vente, aux formes tracées par le droit commun pour les meubles ordinaires ?

Ou bien, fallait-il leur appliquer désormais les formes de la Saisie Immobilière ?

Colbert opta pour une solution intermédiaire.

Il ne crut pas devoir consacrer les formalités de la Saisie Immobilière dont les longueurs lui parurent inconciliables avec la rapidité si essentielle à toutes les opérations commerciales.

Comme il ne pouvait, par ailleurs, maintenir les facilités exagérées de l'Edit de 1666, il se vit dans l'obligation de consacrer une procédure nouvelle et particulière.

Cette procédure est tracée dans les diverses dispositions du titre XIV que l'Ordonnance consacre à la : « Saisie et à la Vente des Vaisseaux ».

« Elles sont plus simples et conduisent plus promptement

au but, déclare Valin ; ces formalités, au reste, étaient déjà presque toutes utilisées à Bordeaux avant cette Ordonnance, comme on peut le voir dans Cleirac titre : De la juridiction de la Marine, article 5, n° 13 pag. 399, 400 et 401 ».

Le système de l'Ordonnance de 1681 devait, dans ses grandes lignes, être maintenu jusqu'à nos jours.

La rédaction du Code de Commerce (Art. 197)

Les rédacteurs du Code, en effet, maintinrent la doctrine de l'Ordonnance de la Marine, dont une pratique plus que séculaire avait démontré les avantages.

Ils y étaient d'ailleurs tenus par l'hommage que lui avait déjà rendue la législation civile en proclamant (art. 531 C. Civil) que la saisie des bateaux et navires pouvait, en raison de son importance être soumise à des règles particulières, règles que l'art. 620 du Code de Procédure Civile avait plus tard édictées pour les navires de dix tonneaux et au-dessous.

Discussion et adoption au Conseil d'Etat

« Tous navires et autres vaisseaux pourront être saisis et décrétés par autorité de justice, avait déclaré l'Ordonnance de la Marine (Art. 1, titre XIV, L. 1).

« Tous bâtiments de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de Justice, répétait l'art. 197 du projet. »

Au cours de la discussion au Conseil d'Etat, M. Réai s'éleva non sans véhémence contre cette inutile pétition de principe.

« A quoi bon, disait-il, poser ce principe abstrait que les « bâtiments de mer peuvent être saisis quand il ne s'agit « que de fixer les formes de la saisie et de la vente des « navires. Déjà, l'on trouve dans l'art. 620 du Code Procéd. « Civile, une disposition sur la vente des bâtiments de dix « tonneaux et au-dessous. Il ne reste donc à régler que cell « des bâtiments d'un tonnage plus élevé ».

Cette observation était marquée au coin de la logique et du bon sens. Elle ne fut cependant pas écoutée.

Le Conseil d'Etat se rangea aux conclusions de M. Bégain, pour deux raisons principales.

D'une part, il voulait que le Code de Commerce fut complet et ne contint de renvoi ni au Code Civil, ni au Code de Procédure.

D'autre part, il estimait que le principe de la Saississabilité des Navires était le préambule obligatoire de la procédure qu'il allait consacrer.

C'est ainsi que fut maintenu et promulgué, sans modification, l'art. 197 du Code de Commerce qui pose le grand principe de la Saississabilité des Navires.

Inutilité de l'art. 197. C. Comm.

Au fond, il n'était nullement nécessaire d'édicter le principe de la Saississabilité des Navires.

N'était-il pas un principe de Droit Commun « indiqué, dit Bedarride, par la force même des choses ? »

Et n'était-il pas la conséquence inévitable de ce droit général de gage reconnu aux créanciers sur tous les biens, meubles et immeubles de leur débiteur, par notre Code Civil ?

Il eut été souverainement injuste, en effet, d'admettre que le règlement d'une dette fut entièrement laissé au bon plaisir du débiteur sans que ses créanciers eussent le droit, à son refus, de mettre la main sur la portion parfois la plus considérable de son actif.

Au surplus, une telle latitude accordée aux propriétaires de navires leur eût valu des avantages plus apparents que réels et durables.

Leur crédit, en effet, s'en fut dangereusement ressenti, car personne, dans l'avenir, ne leur eût consenti des avances sur un navire qui ne pouvait être ni saisi, ni réalisé.

C'eût été courir à la fois à la ruine du crédit public et du Commerce Maritime que d'autoriser ainsi un propriétaire de navire défaillant à ses obligations, à se perpétuer dans sa possession.

Dans le silence de la loi commerciale, notre droit commun se serait opposé à une aussi criante injustice et il eût permis la saisie des navires sans plus de difficultés que celle des autres biens du débiteur.

Le projet de Révision de 1867 supprime l'art. 197

On ne conteste plus, de nos jours, l'inutilité de l'art. 197 et l'on se range sur ce point aux conclusions formulées par Desjardins et Bédarride.

En 1867, déjà la Commission, chargée d'établir le projet de Révision du livre II du Code de Commerce, décidait la suppression de l'art. 197 qu'elle considérait, suivant son expression, comme « une sorte de déclaration de principe tout à fait surabondante. »

Le principe de Saisissabilité des Navires n'en reste pas moins la règle générale, sinon absolue, qui régit toute la matière.

Plan de l'Ouvrage

Nous diviserons cette étude en dix Chapitres entre lesquels la matière sera répartie de la façon suivante :

CHAPITRE I. — Les Conditions de la Saisie Conservatoire.

CHAPITRE II. — Les formes de la Saisie Conservatoire.

CHAPITRE III. — La Compétence et les pouvoirs du Président du Tribunal de Commerce.

CHAPITRE IV. — Voies de recours devant le Tribunal Civil contre l'Ordonnance afin de Saisie.

CHAPITRE V. — Les Effets de la Saisie Conservatoire.

CHAPITRE VI. — Mainlevée moyennant caution.

CHAPITRE VII. — Cas d'Insaississabilité absolue des navires

CHAPITRE VIII. — Causes d'Insaississabilité temporaire des navires.

CHAPITRE IX. — Opposition à la sortie ou à la délivrance des pièces.

CHAPITRE X. — Textes et projets nouveaux.

APPENDICE. — Législations Etrangères.

Peut-être, ces dix parties seront-elles d'importance inégale.

Leur maintien s'impose cependant pour la clarté du sujet.

CHAPITRE PREMIER

Conditions de la Saisie Conservatoire

Nous verrons à ce propos que la Saisie Conservatoire du Droit Maritime est permise.

- 1°) à tous les créanciers,
- 2°) munis ou non d'un titre exécutoire,
- 3°) pourvu que leur créance soit vraisemblable,
- 4°) et qu'il s'agisse de navires de mer.

§ 1 Il faut être créancier.

Généralité de la Règle.

Le droit de saisir le navire n'est pas spécialement attaché aux créances purement commerciales.

Il appartient, selon le mot très juste de Valroger (1) « à tous ceux qui ont le propriétaire pour obligé. »

Il trouve sa justification dans le principe général de l'art. 2092 du Code Civil.

Il doit être reconnu à tous les créanciers sans distinction.

« Peu importe, dit Danjon (2), la nature de leur droit, « qu'il s'agisse de créances maritimes ou terrestres, — de « créances contractuelles ou délictuelles, — de créances « chirographaires ou de créances privilégiées ou hypothé- « caires. »

Ainsi, on ne saurait refuser le droit de Saisie Conserva-

(1) De Valroger, p. 229. Commentaires art. 197.

(2) Danjon, Liv. VI, Chap. IV, p. 153.

toire aux créanciers, alors même que la dette n'aurait aucun rapport avec la navigation.

Le navire est affecté à toutes les dettes du vendeur.

Application au Prêteur à la grosse

On a quelquefois contesté au prêteur à la grosse le droit de saisir conservatoirement le navire.

Cette opinion n'a trouvé aucun écho dans la Jurisprudence.

Un arrêt de la Cour d'Appel de Rouen, du 7 mai 1888, confirmant un jugement rendu par le Tribunal de Commerce du Havre, le 11 janvier 1887 a déclaré « que le prêteur à la
« grosse avait incontestablement le droit de prendre à l'égard
« du navire toutes les mesures conservatoires de nature à
« empêcher la disparition de son gage, et qu'il pouvait, à ce
« titre, le servir conservatoirement. »

Application à l'Administration des Douanes

Le même droit a toujours été reconnu à l'Administration des Douanes pour sûreté des amendes encourues.

La Cour de Cassation (Chambre Criminelle) en a décidé ainsi le 18 octobre 1912, dans une espèce intéressante (1).

Le chauffeur du vapeur « Hong-Kong » avait été surpris dans les limites du port d'Haï-phong, débarquant frauduleusement une certaine quantité d'opium de contrebande. Il avait été condamné, de ce chef, par le Tribunal Correctionnel d'Haï-phong, puis par la Cour d'Appel de l'Indo-chine, à quinze jours d'emprisonnement et cinq cents francs d'amende. En outre, la saisie conservatoire du vapeur avait été déclarée valable pour sûreté du paiement de l'amende.

L'armateur soutint dans son pourvoi que l'art. 7 de la loi du 12 avril 1906 n'autorisait la Saisie Conservatoire du

(1) Cf. Revue Int. D^e Maritime. Autran 1913-14. G. Marty et Adm. Douanes et Régies de l'Indo-Chine. C/ Suï Sung.

navire que dans le cas où l'amende était encourue par le capitaine, la responsabilité civile de l'armateur qui a fait choix du capitaine, se trouvant ainsi engagée. Or, le délinquant avait été découvert ; le capitaine, aux termes de l'art.3, était déchargé de toute responsabilité ; par suite, le navire ne pouvait faire l'objet d'une saisie.

La Cour suprême n'admit point cette argumentation.

Elle déclara « que l'application de l'art. 7 de la loi du 12 avril 1906 n'était point restreinte au cas où le capitaine « était condamné à l'amende ; que l'art. 7 visait expressément « TOUS LES CAS D'INFRACTION spécifiés dans les diffé-
« rents articles de la loi. »

En conséquence, elle posa ce principe que « le navire
« peut faire l'objet d'une Saisie Conservatoire pour sûreté
« du paiement de l'amende encourue, dès qu'un acte frau-
« duleux relatif à des objets prohibés ou passibles de taxes
« intérieures a été constaté A BORD d'un navire dans les
« limites d'un port ou d'une rade de commerce. »

Application au porteur d'une lettre de change ou d'un billet à ordre.

Conformément à l'art. 172 du Code de Commerce le porteur d'une lettre de change protestée faute de paiement peut, avec permission du juge, frapper le navire d'une Saisie Conservatoire (2).

§ 2 Muni ou non d'un titre exécutoire

« C'est de la Saisie Conservatoire, dit Danjon (1) qu'il est
« vrai de dire qu'elle est possible pour tous les créanciers
« sans exception ; elle l'est même pour ceux qui n'auraient
« pas de titre exécutoire. » C'est-à-dire, de titre revêtu de la
formule consacrée par la loi pour donner mandement aux

(2) Bedarride. Commerce Maritime. Tome I, p. 261.

(1) Danjon, Liv. VI. Ch. IV, p. 153, N° 1978.

officiers de Justice de l'exécuter : soit la grosse d'un jugement, d'un arrêt ou un acte authentique.

La Jurisprudence est, sur ce point, en parfait accord avec la Doctrine : « Il est absolument élémentaire qu'un titre « authentique ou exécutoire n'est pas nécessaire quand il « s'agit simplement de procéder à une saisie conserva-
« toire (2). »

On applique ici l'art. 417 du Code de Procédure Civile qui constitue le droit commun.

On admet donc tout créancier pour cause commerciale, par conséquent pour cause maritime, qui est dépourvu de titre exécutoire, à demander au Président du Tribunal de Commerce l'autorisation de pratiquer la Saisie Conservatoire d'un navire.

Ce droit de saisie sans titre est « la grande utilité de la mesure », constate M. Ripert (3).

En effet, le créancier muni d'un titre exécutoire a, sans doute, la faculté de saisir conservatoirement le navire, sans permission du juge ; mais, il préférera toujours former une saisie-exécution, alors même qu'il n'aurait pas l'intention d'arriver à la vente, parce qu'elle amènera beaucoup plus sûrement le débiteur à composition.

Le créancier, sans titre, au contraire, n'a point d'autre faculté que de solliciter une mesure conservatoire, tendant seulement à la sauvegarde de ses droits.

L'autorisation du Juge lui suffira, dans tous les cas qui requièrent célérité, (art. 417 C. Proc.) pour « mettre le navire à la chaîne ».

Cette mesure de précaution est fréquemment usitée après un abordage dont les victimes garantissent ainsi leur droit éventuel à des dommages-intérêts.

(2) T. Civil Tunis 25 Oct. 1893. Revue Int. D^t Maritime Autran, L. X., p. 110.

(3) Ripert. Traité D^t Mar. T. I. N° 947.

§ 3 Qualités de la Créance

Pour n'être constatée par aucun titre exécutoire, la créance invoquée n'en doit pas moins présenter certaines qualités qui sont laissées à l'appréciation du Président du Tribunal de Commerce.

Ce dernier autorisera souvent la Saisie Conservatoire pour des créances « qui ne sont ni liquides, ni exigibles, ou même « qui sont purement éventuelles, comme les droits des « victimes d'un abordage (1) ».

Vraisemblance

Toutefois, il exigera que la créance alléguée apparaisse comme vraisemblable d'après l'énoncé des faits (2).

Péril et Urgence.

Il s'assurera encore qu'il existe pour les créanciers un réel danger de perdre leur gage et une urgence absolue à leur accorder la garantie qu'ils sollicitent (3).

Ces conditions se trouveront réunies chaque fois que le débiteur précipitera les réparations de son navire ou ses préparatifs de départ, dans le but manifeste de lui faire reprendre la mer.

Le Président du Tribunal de Commerce veillera enfin à ce qu'il y ait une proportion convenable entre la créance prétendue et la valeur du navire.

Importance

Les Tribunaux Français ont déjà prononcé la mainlevée de Saisies Conservatoires ayant permis l'immobilisation de

(1) Danjon Liv. VI. Ch. IV. p. 153. N° 1978.

(2) Cour d'Appel Bruxelles, 21 dec. 1910. Int. D^e Maritime Autran 1911-12, p. 561.

(3) Cour d'Appel Alger, 4 juin 1923. Revue L^e Maritime Comparé Dar. T. I. n° 1, fascicule du 15 juillet 1923.

navires de valeur considérable, en faveur de créances sans importance ou de caractère trop aléatoire.

La solvabilité notoire du débiteur pourrait aussi être un motif suffisant de refus de saisie Conservatoire.

§ 4 Navigation Maritime

La Saisie Conservatoire du Droit Maritime ne concerne que la navigation maritime.

Les termes de l'art. 197 Code Commerce sont d'ailleurs suffisamment explicites à ce sujet : « Tous bâtiments de mer « peuvent être saisis.. ».

Il faut entendre par bâtiments de mer les navires de toute espèce, mais non de tout tonnage, affectés à la navigation maritime.

Petites Embarcations

En effet, il est une catégorie de navires qui, selon M. Vidal Naquet (1) devraient être assimilés à des meubles et ne seraient pas soumis aux règles spéciales édictées par le Code de Commerce ; ce seraient les petites embarcations de dix tonneaux et moins, que leur minime importance a fait exempter du droit de suite et qui seraient régis par les dispositions de l'art. 620 du Code de Procédure Civile. — Cependant, cette opinion n'est pas généralisée et son exactitude est contestée bien qu'un arrêt de Bordeaux (ci-dessous p. 23) semble l'avoir adopté.

Navigation fluviale

Quant aux bâtiments de rivière, ils sont manifestement exclus par le texte de l'art. 197, rapporté ci-dessous. Ils doivent donc être considérés comme meubles et soumis,

(1) R. Int. D^t mar. T. 2, p. 743.

comme tels, aux règles du droit commun concernant la saisie des meubles corporels (art. 620 C. Pr. Civ.).

Ainsi, les dispositions du Code de Commerce « ne sont « pas applicables aux bateaux qui ne font qu'une navigation « fluviale (1) ».

La Doctrine est unanime sur cette question. Tous nos bons auteurs de Droit maritime professent la même opinion (2) et admettent sans discussion, comme « un principe évident » (3) que les bâtiments de rivière sont « soumis aux règles de la loi terrestre » (4)

Navigation de plaisance

En revanche, ils appliquent aux navires de plaisance les règles tracées par la loi maritime (5) en parfait accord avec la jurisprudence (6).

On ne peut pas invoquer en sens contraire un arrêt de la Cour d'Appel de Bordeaux du 19 janvier 1894 (7), qui admet la saisie du yacht de plaisance suivant les règles et formes du droit commun, car, en l'espèce, le yacht avait un tonnage inférieur à dix tonneaux qui n'autorisait pas l'application de la loi maritime.

(1) De Valroger, p. 231, art. 197, n° 155.

(2) Lyon-Caen et Renault T. 6, 2^e édit., p. 611. — De Valroger, *supra*. — Alauzet. Comment. Code Commerce T. VI Liv. 2, Titre 2. Vidal. Naquet R. Int. D^e Maritime Autran T. 2, p. 743.

(3) Desjardins. D^e Comm. Maritime Ch. v, p. 373.

(4) Danjon. Liv. VI, Ch. IV, p. 153.

(5) Danjon *ibid.* Lyon-Caen et Renault T. 6, 2^e édition, p. 611. — Thaller Ripert n. 1, n° 896, note 2.

(6) Aix, 28 nov. 1883 (S. 84-2-46. D. 84-2-196). Paris 17 mars 1904 (D. 1905-2-7).

(7) R. Int. D^e Maritime Autran L. 10, p. 178.

CHAPITRE II

Formes de la Saisie Conservatoire

Nous constaterons, dans ce chapitre consacré à la procédure de Saisie Conservatoire :

- 1°) L'absence de textes ;
- 2°) L'inutilité d'un commandement préalable ;
- 3°) La nécessité d'une ordonnance à fins de Saisie Conservatoire délivrée par le Président du Tribunal de Commerce ;
- 4°) La capacité requise pour solliciter cette mesure ;

Nous examinerons ensuite les détails de la procédure même de saisie ;

- 5°) Procès-verbal de Saisie ;
- 6°) Etablissement d'un gardien ;
- 7°) Dénonciation du procès-verbal de saisie.

§ 1 Absence de Textes

Code de Commerce

Le Code de Commerce a réglementé avec détails la saisie exécution tendant à la vente des navires et à la distribution du prix entre les créanciers. Mais il n'a tracé aucune règle sur les formes de la Saisie Conservatoire. Par ailleurs, il ne l'a exclue dans aucune de ses dispositions.

Dès lors, une question délicate se pose : — que nous avons succinctement indiquée au début de cet ouvrage à propos du droit de saisie (1) — faut-il appliquer à cette Saisie Conservatoire les règles du Code de Commerce

(1) Suprà, p. 6.

relatives à la Saisie Exécution, en tant tout au moins que cette application est possible, ou bien faut-il se rapporter complètement au droit commun ?

M. Ripert estime (2) « qu'il faut appliquer ici mutatis « mutandis les règles de la Saisie exécution. »

C'est aussi l'avis de Danjon (3) qui pense que « le Code « de Commerce s'est tacitement référé, à cet égard, aux « règles ordinaires, telles qu'elles résultent du Code de « Procédure Civile. »

Malheureusement, le Code de Procédure n'a guère été plus explicite et n'a pas déterminé davantage que le Code de Commerce les formes de la Saisie Conservatoire.

Il s'est contenté d'imposer à cette saisie une condition préalable, destinée à suppléer l'absence de titre exécutoire et à prévenir les abus qui pourraient en résulter si chacun était en droit, selon son bon plaisir, d'immobiliser le navire d'autrui.

Cette condition n'est autre que la « permission » du Président du Tribunal de Commerce que nous étudierons au § 3.

Quant aux formes de la Saisie Conservatoire, il faut donc, suivant l'opinion de M. Ripert, adopter dans la mesure du possible celles consacrées à la Saisie Exécution.

§ 2 Inutilité d'un Commandement préalable.

C'est dans cette formalité du commandement préalable que le propriétaire du navire trouvera le moyen le plus sûr et le plus rapide de déterminer la nature de la saisie dirigée contre lui.

(2) 2^e édition, p. 882.

(3) D^t Maritime, T. 6 p. 171.

Si cette saisie est précédée d'un commandement, aucun doute n'est possible. Il s'agit d'une saisie exécution. C'est l'application pure et simple de la règle générale écrite dans l'art. 583 du Code de Procédure : « Toute saisie exécution « sera précédée d'un commandement .. » et reproduite dans l'art. 198 du Code de Commerce : « Il ne pourra être procédé « à la saisie que 24 heures après le commandement de « payer ».

Si, au contraire, cette saisie n'est point précédée d'un commandement, il s'agit indiscutablement d'une Saisie Conservatoire.

C'était déjà l'opinion très nette de Desjardins : (1) « Il est évident que s'il s'agit d'une Saisie Conservatoire, il n'y a « pas de commandement préalable. » La Doctrine n'a jamais varié sur ce point.

Cette doctrine s'explique d'ailleurs aisément. Le commandement ne peut être fait qu'en vertu d'un titre exécutoire constatant une créance liquide et exigible.

Or, nous savons que la plupart des créanciers qui saisissent conservatoirement un navire sont dépourvus de titre exécutoire. Bien souvent ils ne peuvent invoquer pour justifier leur droit que des créances éventuelles qui ne sont ni liquides, ni exigibles. Il ne saurait donc être question de leur reconnaître le droit de signifier un commandement à leur débiteur avant de procéder à la Saisie Conservatoire du navire.

La Jurisprudence n'en a jamais décidé autrement.

Bien mieux, la Jurisprudence Egyptienne a confirmé sur ce point la Jurisprudence française. La Cour d'Appel d'Alexandrie, dans un arrêt du 4 mai 1893 (2) a jugé que l'art. 11 du Code Maritime Egyptien — reproduction littérale de l'art. 198 du Code de Commerce Français, — ne concernait que la Saisie Exécution, et « qu'il en résultait que la Saisie

(1) Desjardins, T. 1, p. 387.

(2) D. P. 94-2-434.

« Conservatoire du navire n'avait pas besoin d'être précédée
« du commandement requis par cet article. »

§ 3 L'Ordonnance à fin de Saisie Conservatoire.

Nécessité d'un contrôle

Le droit de Saisie Conservatoire ne saurait être reconnu sans contrôle à quiconque s'affirme créancier de l'armateur ou du propriétaire du navire.

L'immobilisation d'un capital aussi considérable est, en effet, une mesure trop grave de conséquences pour être laissée à l'appréciation de chacun.

Le régime de la liberté provoquerait d'intolérables abus et dégénérerait bientôt en une tyrannie ruineuse pour le Commerce Maritime, menacé à tout instant d'entraves injustifiées, trop souvent dictées par la haine ou la concurrence.

Art. 417 C. Pr. Civ.

Un contrôle s'imposait donc, que nous trouvons édicté dans l'art 417 du Code de Procédure Civile qui est ainsi conçu : « Dans les cas qui requerront célérité, le Président
« du Tribunal pourra permettre d'assigner, même de jour
« à jour et d'heure à heure, et de saisir les effets mobiliers ;
« il pourra, suivant l'exigence des cas, assujettir le demandeur à demander caution ou à justifier de solvabilité suffisante. Ses ordonnances seront exécutoires nonobstant
« opposition ou appel. »

Opinion isolée

Un seul auteur, Alauzet, conteste l'application de cette disposition au Droit Maritime et refuse au Président du Tribunal de Commerce le pouvoir d'autoriser la Saisie Conservatoire des Navires.

Tout en reconnaissant la généralité des termes de l'art.

417 et le caractère mobilier des navires, il déclare qu'on ne peut, « sans une extrême réserve, appliquer aux navires, « à ces maisons flottantes, les règles écrites pour des effets « mobiliers ordinaires. »

Il ajoute que « l'art. 418 du Code de Procédure semble « écrit tout exprès pour établir la justesse de son opinion » qui, cependant, est restée sans écho, dans la Doctrine aussi bien que dans la Jurisprudence.

Desjardina fait à ce sujet remarquer que « la marche « tracée par l'art. 418 C. Pr. dans les matières maritimes « quelque rapide qu'elle soit, peut ne l'être pas assez pour « qu'il y ait lieu de recourir à la Saisie Conservatoire. »

La même observation est faite par Dufour (N° 643) : « Pendant qu'on dressera la grosse du jugement rendu, « dit-il, le capitaine peut obtenir ses expéditions et rendre « son navire insaisissable. » Grâce à cette habile manœuvre le créancier se verra trop fréquemment privé de la sûreté qu'il escomptait.

Opinion Générale

« C'est pourquoi, conclut Dufour, la Saisie Conservatoire « est généralement autorisée dans la pratique, sauf à être « convertie en saisie exécution lorsque le créancier est en « possession d'un titre régulier. »

En effet, l'opinion générale, confirmée par une pratique incessante, applique l'art 417 au Droit Commercial et, à plus forte raison, au Droit Maritime.

Le Président du Tribunal de Commerce est donc considéré comme compétent, dans les cas urgents, pour autoriser la saisie immédiate d'un navire à titre conservatoire.

Son large pouvoir d'appréciation lui permet de refuser l'autorisation sollicitée si la créance invoquée ne lui paraît pas présenter toutes les qualités requises.

L'ordonnance à fins de saisie est exécutoire par provision.

Elle confère donc au créancier une garantie qui n'a rien d'illusoire.

§ 4 Capacité requise.

La Saisie Conservatoire du navire est universellement considérée comme un acte d'administration.

Cette mesure n'a, en vérité, d'autre effet que de conserver un droit, sans rien ajouter aux obligations, ni aux charges du bénéficiaire.

Le créancier, en sollicitant cette sécurité, ne fait qu'user de son droit ; il n'en dispose point.

Le principe

Comme il est de principe que les actes purement conservatoires sont permis aux incapables, on peut donc les autoriser à saisir conservatoirement les navires, en leur faisant l'application du Droit Commun.

Nous pouvons donc admettre qu'une femme, séparée de corps, ou divorcée est capable de demander l'immobilisation d'un navire, et qu'une femme mariée peut la requérir avec l'autorisation de son mari.

Nous devons aussi, toujours par application des principes généraux, reconnaître la même faculté au mineur émancipé, au prodigue pourvu d'un Conseil judiciaire, enfin au tuteur qui représente le mineur dans tous les actes civils.

Mandataires

Nous devons également décider qu'un tiers muni d'une procuration spéciale en bonne forme peut requérir la « mise à la chaîne » d'un navire, au lieu et place du créancier absent ou empêché.

Au contraire, la requête signée d'un prétendu mandataire

qui ne justifie d'aucune procuration, sera nulle aux termes de l'art. 421 Code de Procédure Civile qui dispose « que
« devant les Tribunaux de Commerce, les parties sont tenues
« de comparaître en personne ou par ministère d'un fondé
« de procuration SPECIALE. » La nullité de la requête entraîne la nullité de l'ordonnance.

Negotiorum gestor

Ce sera le sort de la Saisie Conservatoire pratiquée par un « negotiorum gestor » au nom d'un tiers, même si ce dernier a donné ensuite sa ratification.

« Le bon sens, dit Autran (1) se refuse à admettre qu'un tiers puisse, comme gérant d'affaires, intenter des procès ou commencer des procédures. »

La Jurisprudence Française est en ce sens (2) ainsi que la Jurisprudence Belge.

Le Tribunal Civil, puis la Cour d'Appel de Gand (3) ont jugé « qu'une autorisation générale ne saurait com-
« prendre celle de solliciter en justice l'autorisation de
« pratiquer la saisie du navire ; que le tiers ayant agi sans
« mandat formel et comme « negotiorum gestor », cette
« autorisation ne saurait exister, et que la saisie doit, dans
« ces conditions, être considérée comme nulle. »

Ils ont décidé, en ce qui concerne « la ratification du
« créancier que celle-ci ne peut avoir d'effet rétroactif
« opposable aux tiers » et que « vis à vis de ces derniers
« le pouvoir du gérant, antérieurement inexistant, ne peut
« prendre naissance qu'après la ratification ».

Cette difficulté semble ainsi définitivement résolue.

(1) Rev. Int. D^t Maritime 193-04, p. 766. Observ. 2.

(2) Paris, 29 juin 1880. Dalloy, suppl^t V. Action p. 50.

(3) Rev. Int. D^t Maritime, 1903, 04, p. 766.

§ 5 Procès-Verbal de Saisie.

Aperçu général

L'autorisation ayant été obtenue du Président du Tribunal de Commerce, reste à procéder à la formalité même de la Saisie Conservatoire.

Dans le silence de la loi, cette procédure sera copiée sur celle de la Saisie Exécution avec laquelle elle n'offrira que d'insensibles différences.

Danjon estime que « étant donné notre organisation « judiciaire, la Saisie est par définition un acte dressé par « huissier ».

Et il trace en ces termes, le tableau de cette procédure :
« L'Officier ministériel décrit les objets saisis, fait défense
« à leur propriétaire de les détourner, c'est-à-dire les déplacer
« et faire disparaître du lieu où ils se trouvent et commit
« une personne pour veiller à leur garde. »

M. Ripert résume en quelques mots toutes ces formalités :
« L'huissier procèdera comme en matière de Saisie-Exécu-
« tion, dressera le procès-verbal de saisie, établira un gardien
« et dénoncera la saisie au propriétaire du navire. »

Nous étudierons brièvement ces différentes formalités.

Rédaction du procès-verbal

Elles sont édictées par l'art. 200 C. Commerce et peuvent se résumer de la façon suivante :

La Saisie Conservatoire s'effectue par un procès-verbal dressé à bord du navire par l'huissier saisissant qui ne peut instrumenter qu'avec l'assistance de deux témoins. (Art. 585 Proc. C.).

Il n'est pas nécessaire que ce procès-verbal contienne itératif commandement, comme en matière de saisie exécution, car la saisie n'a pas lieu ici au domicile du débiteur (art. 586 *ibid*).

Mais il doit contenir les énonciations suivantes :

- 1° Nom, profession et demeure du créancier saisissant ;
- 2° L'origine de la créance prétendue ;
- 3° Le montant de cette créance ;
- 4° Election de domicile du créancier dans le lieu ou siège le tribunal et dans le lieu où le navire saisi est amarré ;
- 5° Noms du propriétaire et du capitaine du navire ;
- 6° Nom, espèce et tonnage du bâtiment ;
- 7° Énonciation et description des accessoires du navire.

Nous n'insisterons pas sur chacune de ces énonciations, car tout ceci, sauf les différences résultant de la nature particulière de l'objet saisi, n'est que l'application du droit commun contenu dans les articles 588 et 675 du Code de Procédure.

Mentions substantielles

Nous n'avons pas à distinguer davantage les indications substantielles ou non ; elles doivent être appréciées d'après les données ordinaires de ces sortes d'actes et les solutions doivent être les mêmes que partout ailleurs.

Seules nous concernent celles qui sont particulières au droit maritime et spécialement à la Saisie Conservatoire.

Description des accessoires

Parmi les indications qui restent sans influence sur la saisie et n'en restreignent ni les termes, ni l'étendue, tant pour la Saisie Conservatoire que pour la Saisie Exécution, il faut citer d'abord le défaut d'énonciation des accessoires du navire.

L'omission des chaloupes, agrés, ustensiles, munitions et provisions, n'empêcherait nullement ces objets d'être compris dans la saisie, car ils font partie du navire « ut sequela » (1) à

(1) Boulay Paty, page 189.

la condition, évidemment, d'y être adhérents au moment de la saisie ou de s'y trouver contenus.

C'est l'avis de la plupart des auteurs (2).

Quant au motif qui a dicté au législateur cette exigence d'une description spéciale, « c'est beaucoup moins suivant « l'avis de Cresp-Laurin (3), pour indiquer leur lien avec le » navire qui allait de soi, que pour établir sur des bases certaines la responsabilité du gardien. »

Désignation de l'armateur saisi

Le Code de Commerce ayant omis d'indiquer si les formalités de l'art. 200 sont prescrites à peine de nullité, on a toujours cherché à discriminer les mentions substantielles dont l'omission est une cause de nullité pour le procès-verbal de saisie.

En ce qui concerne la Saisie exécution, on a admis que le nom du saisissant, celui du débiteur, la désignation du navire saisi et l'élection du domicile constituaient des mentions essentielles.

En ce qui concerne la saisie conservatoire, on s'est montré encore moins exigeant et on a réduit à deux le nombre des indications indispensables à peine de nullité ; ce sont le nom du saisissant et la désignation du navire saisi.

Ainsi, on ne considère pas comme une mention absolument essentielle le nom de l'armateur atteint par la saisie.

C'est le Tribunal Civil de Tunis qui a, dans un jugement du 25 Octobre 1893, (4) consacré cette libéralité en faveur de la Saisie Conservatoire des Navires.

Les motifs qui ont dicté sa décision méritent d'être relevés : « Il est de l'essence des saisies conservatoires d'être exécutées avec le plus de rapidité possible et l'utilité de ces saisies dis-

(2) Valin titre XIV Liv. 1, p. 434. Dufour, n° 565 et s. Bedarride, n° 180 et S. Dalloz, Ripert, V° Droit Marit. n° 121 et suiv.

(3) Cresp et Laurin T. I. p. 140.

(4) Revue Int. D^t Maritime. L. 10, p. 110.

paraîtrait bien souvent, surtout lorsqu'il s'agit de navires étrangers, si l'huissier était toujours obligé de remplir les démarches nécessaires pour être autorisé à prendre communication de l'acte de nationalité ».

Le Tribunal ajoute que « l'obligation faite à l'huissier de » mentionner dans son procès-verbal le nom de l'armateur » atteint par la saisie doit être interprétée moins rigoureuse- » ment pour les saisies conservatoires que pour les saisies » exécutions. »

Il conclut enfin que « si la loi exige l'indication du nom de » l'armateur dans les procès-verbaux de saisie, c'est pour » faire connaître l'identité du navire et que, dans l'espèce, » aucun doute n'est possible sur ce point. »

En résumé, l'essentiel c'est qu'il n'y ait pas d'erreur sur l'identité du bâtiment saisi.

Cette Jurisprudence libérale et très logique mérite d'être approuvée.

Election de domicile au lieu de la saisie

Cette indication ne paraît pas davantage devoir entraîner la nullité du procès-verbal de Saisie Conservatoire.

La Jurisprudence Française n'a guère eu l'occasion de statuer sur un différend de ce genre.

Mais la difficulté a été soumise à la Cour d'Appel d'Alexandrie, qui, dans un arrêt du 25 Avril 1900 (1) a décidé que le créancier qui saisit conservatoirement un navire n'a pas à élire domicile au lieu de la saisie, surtout s'il y a notoirement un agent ou représentant en permanence et « que, d'ailleurs » l'art. 13 du Code Maritime, bien que relatif à la Saisie Exécution, et non à la Saisie Conservatoire, n'édicte pas, sous » peine de nullité, l'obligation d'élire domicile au lieu où la » saisie a été pratiquée. »

(1) Rev. Int. Dt Maritime 1900-01, p. 555.

Il n'est pas douteux que nos Tribunaux, dans une espèce semblable, n'eussent point motivé autrement leur décision.

Huissiers audienciers et Huissiers ordinaires

Doit-on considérer comme valable la Saisie Conservatoire ordonnée par le Président, mais dont l'exécution a été confiée à un huissier de Justice de Paix ?

En France, la réponse n'est pas douteuse. Cette saisie sera parfaitement valable.

En effet, l'art. 24 du décret de 1813 dispose qu'à l'exception des actes d'avoué à avoué qui sont réservées aux huissiers audienciers, tous les exploits relatifs à l'exécution des jugements et arrêts sont faits concurremment par les huissiers audienciers et par les huissiers ordinaires, chacun dans l'étendue du ressort du Tribunal Civil de première instance de sa résidence.

En Italie, cette concurrence entre les huissiers des Tribunaux de Paix et ceux des Tribunaux de première instance n'est pas admise.

L'art. 175 de la loi d'organisation judiciaire italienne prescrit que les huissiers des Cours et Tribunaux font exclusivement les actes de leur ministère pour les affaires qui sont de la compétence de la Cour ou du Tribunal auquel ils sont attachés.

Et réciproquement les actes relatifs aux affaires de Justice de Paix sont réservés aux huissiers fonctionnant auprès de ces prétoires.

C'est pourquoi un jugement du Tribunal de Gênes du 15 Février 1893 (1) réduit à néant une saisie conservatoire exécutée par un huissier de Justice de Paix comme un acte n'ayant pas d'existence légale.

Cette divergence entre les législations italiennes et française offre un certain intérêt de curiosité.

(1) Revue Int. Dt Maritime 1892-93, p. 614.

§ 6 Etablissement d'un Gardien.

Désignation

L'huissier doit, pour la Saisie Conservatoire comme pour la Saisie Exécutoire du navire, établir un gardien du bâtiment.

Si le saisi offre un gardien solvable, il sera établi par l'huissier aux termes de l'art. 596. Sinon, l'huissier établira un gardien de son choix.

Le saisi, son conjoint, ses parents, alliés et domestiques pourront être désignés comme gardien, avec le consentement du créancier saisissant.

Au contraire, le saisissant, son conjoint, ses parents et alliés jusqu'au degré de cousin issu de germain inclusivement, ses domestiques, ne pourraient pas être choisis (art. 598).

Omission

Si l'huissier omettait de constituer un gardien, la saisie serait-elle nulle ?

On ne considère généralement pas cette formalité comme substantielle, surtout en matière de Saisie Conservatoire.

On estime, en effet, « qu'il serait peut-être difficile de déclarer par cela seul, la nullité de la saisie. »

Mais on admet très justement que « l'huissier serait personnellement responsable envers le saisissant des conséquences « de sa négligence. » (1).

Rôle du gardien

Le gardien a pour mission de veiller à la conservation des objets saisis et d'en éviter le détournement.

Il doit apporter à ses fonctions les soins d'un bon père de famille.

(1) De Valroger. Art. 200, p. 235.

Il lui est formellement interdit de se servir des objets saisis, de les louer ou de les prêter (art. 603).

Fin de la garde

La mission du gardien prendra fin dès que le propriétaire, l'armateur ou le capitaine du navire aura obtenu la mainlevée de la saisie conservatoire, soit pour cause de nullité, soit en donnant caution, ou aura satisfait à ses obligations envers le créancier saisissant.

Si aucun arrangement n'intervient, le gardien devra continuer ses fonctions tandis que le créancier et le débiteur plaideront sur le titre.

Toutefois, en cas d'empêchement, le gardien pourra demander à être déchargé de ses fonctions deux mois après la saisie, sauf au saisissant à faire alors nommer un autre gardien. (art. 605).

§ 7 Dénonciation du Procès-Verbal de Saisie.

Le procès-verbal de saisie, sitôt dressé, doit être notifié à la partie intéressée, suivant l'art. 677 du Code de Procédure.

Cependant, les formes et les délais ne seront pas les mêmes qu'en matière de saisie immobilière car la rapidité indispensable aux choses commerciales s'oppose aux lenteurs et aux complications de cette procédure.

On distinguera donc suivant :

1^o) Que le propriétaire du bâtiment saisi demeure dans le ressort du Tribunal du lieu de la saisie ;

2^o) Suivant qu'il est domicilié hors de l'arrondissement de ce Tribunal ;

3^o) Ou enfin qu'il est à l'étranger et hors de France.

1^{er} Propriétaire domicilié dans le ressort du Tribunal

Dans le premier cas, si le propriétaire est domicilié dans le ressort du Tribunal, la signification du procès-verbal sera faite à sa personne ou à son domicile.

Sinon, elle sera faite au capitaine du navire, ou en l'absence de ce dernier, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine, dans le bref délai des trois jours qui suivent la saisie. (Loi du 10 Juillet 1885, art. 23).

Les significations pourront être faites au domicile du capitaine.

Déjà, sous l'empire de l'art. 201 du Code de Commerce qui règle cette matière, pareille solution avait été adoptée par quelques auteurs, tels Laurin-Cresp. (1)

Mais elle aurait été vivement combattue par Dufour, Bédarride et Desjardins (2).

L'art. 23 de la loi du 10 Juillet 1885 a confirmé la première solution en substituant l'expression « en la personne du capitaine », aux mots « à la personne » de l'art. 201 (3).

2^{er} Propriétaire domicilié hors de l'arrondissement du Tribunal

Si, au contraire, le propriétaire est domicilié hors de l'arrondissement du Tribunal, la notification sera donnée en la personne du capitaine ou de son représentant, avec augmentation du délai suivant les distances.

Le délai de trois jours sera augmenté d'un jour par cinq myriamètres, sans toutefois que le délai puisse dépasser un mois. (Loi du 10 Juillet 1885, Art. 23, al. 2).

(1) T. I, p. 140.

(2) Dufour, op. cit. n° 677-680. — Bédarride, I, n° 191.

(3) Trav. prépar. D. P. 86-4-17 et s.

3° Propriétaire Etranger ou hors de France

Enfin, si le propriétaire armateur saisi est étranger ou hors de France, et n'a pas de représentant dans notre pays, on suivra les règles de l'art. 69 du Code de Proc. (Art. 23, al. 3).

Il n'y aura point, en ce cas, d'augmentation de délai ; c'est l'avis de Lyon-Caen et Renault (4).

Sanction

La loi du 10 Juillet 1885 n'a soumis l'observation des délais de l'art. 23 à aucune sanction formelle.

En cas de retard dans la dénonciation du procès-verbal de saisie, on ne pourra donc prononcer la nullité de cette procédure.

Mais, on devra mettre à la charge du créancier saisissant les frais de garde jusqu'au jour de la ratification, suivant l'opinion de Dufour (T 2 n° 688) et de Vidal Noquet (Saisie et vente judiciaire des navires p. 383).

Formalité préalable pour les navires étrangers

La saisie des navires étrangers est soumise à toutes les formalités prescrites par la loi française, en vertu de la règle « *Locus regit actum* ».

Toutefois, une formalité supplémentaire est imposée à l'huissier.

Il ne pourra se transporter à bord pour dresser le procès-verbal de saisie conservatoire sans prévenir auparavant le consul de la nation à laquelle appartient le navire étranger qu'il doit saisir.

(4) T. 6, n° : 1733.

Cette obligation résulte de diverses conventions consulaires conclues avec les nations suivantes :

AUTRICHE	11 Déc.	1866	— DP 67 — 4 — 13
BRESIL	21 Juillet	1866	— DP 67 — 4 — 7
PORTUGAL	11 Juillet	1866	— DP 67 — 4 — 128
RUSSIE	1 Avril	1874	— DP 75 — 4 — 12
ESPAGNE	7 Janvier	1862	— DP 62 — 4 — 32
ETATS-UNIS	23 Février	1853	— DP 53 — 4 — 214
ITALIE	26 Juillet	1862	— DP 62 — 5 — 117
PAYS-BAS	8 Juin	1855	— DP 55 — 4 — 77
SALVADOR	6 Juin	1878	— DP 80 — 4 — 12

Transcription du procès-verbal

L'Art. 24 de la loi du 10 Juillet 1885 exige que le procès-verbal de saisie soit transcrit à la recette des douanes du lieu où le navire est immatriculé, dans un délai de trois jours à dater de ce procès-verbal, augmenté s'il y a lieu d'un jour par cinq myriamètres de distance entre le bureau des douanes et le siège du tribunal compétent.

L'inobservation de ces délais n'est pas une cause de nullité, la loi ne l'exprimant pas ; on peut raisonner par analogie de l'art. 715 C. proc , les nullités étant de droit étroit (En ce sens, Vidal Naquet, p. 499).

Dénonciation aux créanciers inscrits

Dans la huitaine de la transcription, le receveur des douanes délivre au créancier saisissant un état des transcriptions. Ce délai de huitaine pourra être augmenté si ce dernier n'est pas domicilié dans le lieu du bureau du receveur. (Arg. anal, art. 24, al. 1).

(En ce sens, Vidal Naquet, p. 74).

Dans les 3 jours qui suivent, avec augmentation à raison des distances, le créancier dénonce la saisie aux créanciers inscrits au domicile élu par eux. (L. 10 Juillet 1885, art. 24, al. 2).

CHAPITRE III

Règles de Compétence.

Nous verrons, dans ce troisième chapitre :

1°) Que le Président de Tribunal compétent pour autoriser la Saisie Conservatoire est celui du lieu de la saisie ;

2°) Que son ordonnance n'a point pour effet de modifier les règles normales de la Compétence.

Nous examinerons enfin 3°) l'étendue des pouvoirs du Président pour autoriser : des saisies réciproques de navires, une saisie conditionnelle, une saisie répétée et même toute saisie intéressant des étrangers ou des navires étrangers.

§ 1 Compétence du Président de Tribunal du lieu de la Saisie.

La question de savoir devant quel Tribunal il faut déposer la requête à fins de saisie conservatoire ne présente aucune difficulté.

L'autorisation devra être sollicitée du Président du Tribunal dans le ressort duquel se trouve le navire.

C'est la présence du bâtiment dans le port ou dans la rade qui détermine le magistrat compétent pour permettre cette mesure conservatoire.

L'ordonnance sera délivrée par le Président du Tribunal de Commerce ou par le Président du Tribunal Civil, suivant qu'il existe ou non une juridiction consulaire dans l'arrondissement.

Cette requête, vu son urgence, pourra être présentée au Président soit au palais, soit en son domicile.

Il n'est pas rare que le Président permette la saisie conservatoire pour le lendemain, ou même immédiatement, si le créancier est menacé d'un danger réel de disparition de son gage.

Nous étudierons plus loin de quelles voies de recours sont susceptibles les ordonnances à fins de Saisie Conservatoire.

§ 2 **Son Ordonnance ne modifie aucune des Règles normales de la Compétence.**

En France

Sitôt la saisie conservatoire opérée et le navire immobilisé dans le port, le créancier doit appeler le débiteur devant le Tribunal de Commerce afin d'obtenir le paiement de sa créance ou le titre exécutoire qui lui permettra de réaliser son gage.

Généralement le Tribunal du lieu de la saisie sera également le Tribunal compétent en vertu des règles générales du Droit Commercial.

Souvent, en effet, ce sera dans le port de la saisie que « la promesse aura été faite et la marchandise livrée », ou que « le paiement devra être effectué » (art. 420 Pr. Civ.) ou bien encore que le navire abordeur se sera immédiatement réfugié (loi du 14 Déc. 1897 modifiant l'art. 407 Code Comm.)

Mais il arrivera quelquefois que la saisie aura été pratiquée dans un port où le débiteur ne pourra être assigné, en vertu des principes généraux du Droit Commercial.

Faut-il, en ce cas, décider que la Saisie Conservatoire du navire a donné compétence au Tribunal pour connaître du fond de l'affaire ?

Sans doute, cette compétence offrirait d'incontestables avantages pour la rapidité et l'unité de la procédure.

Mais on ne saurait l'admettre, car aucun texte n'autorise une semblable dérogation aux règles de la compétence.

Si donc un créancier étranger fait saisir en France un navire étranger pour sûreté de sa créance, il est dans l'obligation de la faire établir régulièrement devant le Tribunal Etranger Compétent.

Si, au contraire, c'est un créancier français qui a saisi un navire étranger, il trouvera souvent en France un tribunal compétent grâce aux règles exceptionnelles de compétence internationale consacrées par les art. 14 et 15 C. Civil.

A l'Etranger

Cependant, certains pays Etrangers admettent une compétence exceptionnelle après Saisie Conservatoire.

Le Tribunal du lieu de la saisie devient alors compétent pour statuer sur le fond du litige (Forum arresti).

Cette règle qui s'est traditionnellement maintenue en Angleterre existe aussi en Belgique (1).

Un jugement récent du Tribunal de Commerce d'Anvers (2) décide en ce sens « que le Tribunal de Commerce dont le « Président a autorisé antérieurement la saisie conservatoire « du navire, est compétent pour statuer sur le fond du litige, « celui-ci étant de nature commerciale, et bien que les par- « ties soient toutes deux étrangères et que la créance soit née « et dût être payée à l'Etranger ».

L'Ordonnance ne préjuge point du bien-fondé de la demande

L'ordonnance du Président du Tribunal permettant la « mise à la chaîne » d'un navire n'est pas de nature à engager le fond du droit.

Elle constitue « uniquement une permission accordée par

(1) Revue Int. D^t Maritime 1902-03, p. 896.

(2) 18 juin 1923. Revue D^t Marit. Comparé Dor. T. IV, p. 244.

« le juge, sur les allégations d'une partie, aux risques et « périls de celle-ci et sans préjudice pour les tiers » (3).

Cette partie ne pourrait donc valablement, dans une instance ultérieure, tirer argument de ce que ses prétentions ont été accueillies par le Président du Tribunal et consacrées dans l'ordonnance à fins de saisie conservatoire.

On admet généralement que l'autorisation du Juge ne peut avoir aucun effet quant à l'existence de la créance, car ce magistrat ne fait qu'accueillir provisoirement l'allégation purement gratuite d'une partie parce qu'elle lui semble, non pas fondée, mais vraisemblable.

La Cour d'Appel de Gand, dans un arrêt du 21 Décembre 1903, a trouvé l'occasion d'affirmer que la permission du Juge ne valait aucunement consécration d'un droit (1).

§ 3 Etendue des Pouvoirs du Président.

Le Président du Tribunal de Commerce dispose, en matière de saisie conservatoire de navires, de pouvoirs assez étendus que nous allons examiner sous leurs différents aspects.

Saisie réciproque de deux navires

Cette mesure sera particulièrement fréquente après un abordage où il est quelquefois malaisé de départager les responsabilités en présence.

Il n'y a aucune raison sérieuse d'en contester la validité.

Le Président du Tribunal pourra « permettre au navire « abordeur la Saisie Conservatoire du navire abordé si elle « lui paraît justifiée par une présomption de faute à l'encontre de ce dernier navire, résultant des circonstances, du

(1) Cour d'Appel Gand 31 dec. 1903. Rev. Int. D^r Mar. 1903-04, p. 766

« temps et du lieu dans lesquels l'abordage s'est produit et
« de la position des deux navires.

De même, le Président autorisera « le navire abordé à
« pratiquer la saisie conservatoire du navire abordeur s'il
« existe dans les mêmes conditions une présomption de faute
« à l'encontre de ce dernier ».

En décidant ainsi, ce magistrat ne préjugera point le fond
du procès.

Il n'est pas douteux qu'en cette matière, notre Jurispru-
dence ne diffère point de la Jurisprudence Italienne (1).

Saisie Conservatoire conditionnelle

On doit également reconnaître au Président du Tribunal
le pouvoir de subordonner la Saisie Conservatoire du navire
à telle ou telle condition déterminée, par exemple, à l'enga-
gement d'une caution.

C'est seulement après l'accomplissement de cette condi-
tion que la saisie pourra avoir lieu.

Aucun texte n'interdit cette pratique qui doit être consi-
déré comme parfaitement régulière.

La Cour d'Appel d'Alexandrie, dans un arrêt du 25 Avril
1900 (2), a trouvé l'occasion de statuer sur cette Saisie Conser-
vatoire conditionnelle dans une espèce assez curieuse.

Le Juge de Mansourah avait autorisé le Gouvernement
Egyptien à saisir le navire « Prinkipos » avec tous ses acces-
soires, titres, papiers, argent et autres meubles condition-
nellement : à savoir dans le cas où les armateurs ou le consi-
gnataire du « Prinkipos » n'auraient pu, dans les vingt-qua-
tre heures, fournir un autre bâtiment apte à transporter les
pèlerins au lieu de destination.

Le Gouvernement s'était conformé à cette prescription et
n'avait saisi le « Prinkipos » qu'après l'accomplissement de
la condition à laquelle la saisie avait été subordonnée.

La Cour d'Alexandrie déclara que cette saisie était valable.

(1) Revue Int. D^t Maritime, 1899-1900 p. 246.

(2) Revue Int. D^t Maritime 1900-1901 p. 555.

Saisies répétées

Un navire, qui a été saisi conservatoirement sur requête, puis relâché sous caution, pourra-t-il être saisi une seconde fois par les mêmes créanciers ?

Oui, s'il s'agit d'une créance nouvelle ou différente.

Non, si c'est pour la même cause, à moins que la mainlevée moyennant caution n'ait été obtenue par fraude ou erreur.

Telle est la Jurisprudence Américaine qui s'est maintenue de 1899 (1) à 1922 (2).

Il y a tout lieu de penser que nos tribunaux saisis d'une pareille difficulté ne la résoudraient pas autrement.

Nous admettrons donc que le Juge Français pourra, suivant les distinctions relevées ci-dessus, permettre aux mêmes créanciers de saisir à nouveau le navire.

Saisie Conservatoire entre Etrangers de navires Etrangers

On ne discute plus aujourd'hui la question de savoir si les navires Etrangers peuvent être saisis conservatoirement en France comme les navires français.

Nous verrons ultérieurement que la Jurisprudence et la Doctrine l'ont tranchée dans un sens affirmatif (2) de sorte qu'il faut accorder au Président du Tribunal le pouvoir d'autoriser la saisie des navires Etrangers.

Mais cette mesure, qui ne souffre pas de difficultés quand elle est requise par un créancier français, semble plus délicate quand elle est sollicitée *par un Etranger*.

Sans doute, les Tribunaux Français se déclarent compétents pour *maintenir* en la forme, dans l'intérêt des Etran-

(1) Cour de district à Washington, 23 sept. 1889. Rev. Int. D^e Maritime, 1899-1900, p. 246.

(2) Cour de district ouest de Washington, 8 déc. 1922. Revue D mar. comp. T. IV, page 318.

(2) T. C. Bordeaux, 20 Août 1883. — Clunet 1884, p. 190. — Desjardins, T. I, n^o 219.

gers, les saisies conservatoires pratiquées par eux en France (3) ou pour apprécier la régularité d'une Saisie Conservatoire pratiquée sur un navire Etranger par des Etrangers (4). Et la Cour de Cassation a formellement consacrée cette Jurisprudence (5).

Mais, quand il s'agit d'*ordonner*, et non plus de maintenir, à la requête d'un demandeur Etranger, la saisie conservatoire d'un navire Etranger, nos tribunaux sont-ils également compétents ?

Dès le 1^{er} Mars 1897 (6) la Cour d'Alger solutionnait cette difficulté dans un conflit entre un armateur anglais et un armateur italien.

Elle affirma sa compétence dans un arrêt parfaitement motivé où elle déclarait notamment « que les tribunaux
« français sont compétents pour autoriser les mesures conser-
« vatoires nécessaires pour sauvegarder les droits des par-
« ties, tels qu'ils résultent de titres apparents ; qu'ils peu-
« vent, en conséquence, autoriser et maintenir au profit d'un
« étranger, une saisie conservatoire sur des effets mobiliers
« trouvés en France et appartenant à un Etranger ; que cette
« mesure purement conservatoire est conforme à l'équité et
« à la justice ; qu'elle est basée sur le droit des gens et qu'elle
« doit être appliquée sans distinction de nationalité, aussi
« bien en faveur d'un étranger que d'un citoyen français ».

La Cour d'Alger a confirmé sa Jurisprudence dans un arrêt récent du 13 Février (7), intéressant un armateur roumain et un armateur norvégien dont les navires étaient entrés en collision sur le Danube.

Cette décision a été commentée en ces termes par M. G. Marais : « Il n'est donc pas douteux qu'à l'heure actuelle, une
« demande à fins de saisie conservatoire ne soit recevable,

(3) T. C. Dunkerque 14 nov. 1902. Pr. Int. D^t Mar. 1902-03, p. 530.

(4) Douai, 22 janv. 1890. — Pr. Int. D^t Mar. L. 7. p. 117.

(5) 23 mars 1868. Dalloz, 1868-1-369.

(6) Dalloz, 1897-2-478.

(7) Rev. D^t Mar. Comp. T. II, p. 518.

« devant la justice française, même si le litige concerne
« exclusivement des étrangers, pourvu que le demandeur
« produise à l'appui de sa prétention des titres apparents justifiant celle-ci. Quant au fond même du litige, le saisissant
« avisera à se pourvoir devant un tribunal étranger compétent » (1).

La même Jurisprudence est adoptée en Belgique ainsi que le prouve un récent jugement (24 Août 1923) du Tribunal de Commerce d'Anvers qui se déclare compétent pour
« connaître de l'action en paiement de cette créance, nonobstant la qualité d'étrangers des parties et la naissance de la
« créance à l'étranger. »

(1) Rev. D^t Mar. Comparé T. II, p. 529.

CHAPITRE IV

Voies de Recours contre l'Ordonnance

Nous aurons à résoudre maintenant la question de savoir :

1°) Si les ordonnances du Président du Tribunal sont susceptibles de recours et, dans l'affirmative,

2°) Devant quel Tribunal doit être porté le débat.

Nous approfondirons ensuite :

3°) Les instances en validité et en mainlevée de Saisie Conservatoire et nous verrons les tribunaux compétents pour en connaître.

§ 1 Les Ordonnances du Président sont-elles susceptibles de Recours.

Il serait évidemment dangereux de reconnaître au Président du Tribunal de Commerce un pouvoir discrétionnaire quant à l'octroi ou au refus de l'ordonnance de saisie conservatoire.

Son large pouvoir d'appréciation ne saurait s'exercer sans la menace d'un contrôle toujours possible de la juridiction supérieure.

Il serait inadmissible, en effet, que les parties fussent à la merci de son arbitraire ou de son inexpérience.

« Admettre le contraire, dit Autran (1), serait « consacrer « un déni de justice ou la faillite du droit. »

(1) Rev. Int. Droit Mar. 1905-06, p. 728.

L'art. 417 C. Pr. C.

Les voies de recours contre l'ordonnance du Président sont d'ailleurs implicitement autorisées par l'art. 417 du Code de Procédure Civile qui déclare ces ordonnances de saisie « exécutoires nonobstant opposition ou appel ».

En permettant ainsi l'exécution par provision, le législateur a nettement indiqué que l'opposition et l'appel étaient admis contre la décision du Président.

Doctrines négatives

Bien que les termes de l'art. 417 soient formels et ne prêtent point à discussion, quelques auteurs ont persisté à soutenir que les ordonnances sur requête, étant des actes de juridiction gracieuse, ne sont pas susceptibles de recours.

Malgré le texte indiscutable du Code, ils ont affirmé qu'il fallait maintenir cette règle générale et considérer les autorisations judiciaires comme des mesures purement gracieuses qu'aucun recours ne pourrait atteindre.

Ils se bornent, pour le surplus, à méconnaître l'art. 417 qui leur paraît le résultat d'une erreur législative.

Des auteurs considérables comme Lyon-Caen et Renault (1) ont défendu cette doctrine dont M. Glasson (2) s'est fait à plusieurs reprises le champion.

Sans doute, M. Glasson a-t-il reconnu que les termes même de l'art. 417 pouvaient être invoqués « avec beaucoup de force par ses adversaires puisque ce texte énonce expressément que les ordonnances du Président seront exécutoires nonobstant opposition ou appel » :

Mais il déclare que c'est là une « disposition inutile et superflue dont l'intérêt, et peut-être le but, est seulement d'aver-

(1) T. I. n° 419.

(2) Glasson et Tissier. Précis de proc. Livre II, n° 1559. — Glasson, note dans Dalton, 87-2-17.

« tir le saisi que l'exécution provisoire se poursuivra nonobstant une opposition ou un appel d'ailleurs mal fondés. »

Réfutation

On peut aisément contester cette doctrine.

Tout d'abord, en ce qui concerne le texte, l'interprétation de M. Glasson aboutit trop facilement à une suppression pure et simple de la disposition contenue dans l'art. 417.

Il est hors de doute, aussi, que l'urgence dont se préoccupe le législateur et le péril qu'il entrevoit pour le créancier suffisent amplement à justifier sa volonté d'attacher le bénéfice de l'exécution provisoire à cette mesure conservatoire.

Mais il n'est pas moins certain que, s'il n'avait point voulu envisager l'existence de voies de recours contre cette même mesure, le législateur ne les aurait pas expressément énoncées.

Il est même logique de supposer, en l'état des principes généraux de notre droit, que le législateur aurait, au contraire, si telle avait été son intention, clairement exprimé que les ordonnances rendues dans les formes de l'art. 417 seraient inattaquables.

D'ailleurs, M. Glasson sent bien qu'il est difficile, sinon impossible, d'abandonner la saisie au pouvoir discrétionnaire du Président ; il exprime même et propose la voie du référé devant le président, auteur de l'ordonnance.

Sans doute, depuis la loi du 11 Mars 1924, le Président du Tribunal de Commerce peut statuer en référé dans les matières urgentes, mais, il était jusqu'alors unanimement admis que le Président du Tribunal de Commerce ne pouvait pas statuer en référé.

Il paraît donc infiniment plus simple de demeurer dans les termes du Code ; c'est le plus sûr moyen de rester fidèle à son esprit.

Nos tribunaux ont agi sagement en interprétant scrupu-

leusement le texte de l'art. 417 chaque fois qu'ils en ont eu l'occasion.

Jurisprudence affirmative

Dès le 1^{er} Mars 1897 (1) la Cour d'Alger jugeait « que l'ordonnance du Président du Tribunal de Commerce autorisant une Saisie Conservatoire en vertu de l'art. 417 C. Proc. Civ., ne constitue pas un acte de juridiction gracieuse relevant uniquement du pouvoir discrétionnaire du magistrat ; qu'elle est susceptible d'être attaquée par la voie de l'opposition ou par la voie de l'appel ».

Le 24 Janvier 1906 (2) la Cour d'Alger confirmait sa Jurisprudence et battait en brèche, pour la seconde fois, la doctrine suivant laquelle les ordonnances de l'art. 417 C. Proc. Civ. ne seraient que des actes de juridiction gracieuse.

Dans cet arrêt d'une robuste précision, elle décidait « que ce rejet de requête à fins de Saisie Conservatoire était de nature à porter préjudice aux requérants puisque le gage de ceux-ci était susceptible de disparaître d'un moment à l'autre ; que l'appel d'une ordonnance de cette nature était, d'autre part, implicitement autorisé par l'art. 417 du Code de Procédure Civile. »

En conséquence, elle autorisait les requérants à pratiquer la Saisie Conservatoire refusée par le Président du Tribunal de Commerce.

On ne saurait trop insister sur cette décision de la Cour d'Alger dont l'importance est capitale en matière maritime.

Doctrine affirmative

Autran estime (1) « qu'elle assure désormais au créancier d'un navire — souvent trop prêt et trop prompt à vouloir se

(1) Dalloz, 97-2-478.

(2) Rev. Int. D^t Mar. 1905-06, p. 728.

(1) Pr. Int. D^t Marit. 1905-06 p. 729.

« soustraire à ses obligations — la possibilité de demander
« d'urgence aux juges du second degré l'exercice légitime
« d'un droit que le magistrat du premier degré lui aurait
refusé. »

MM. Thaller et Ripert (1) pensent « que ces décisions
assez récentes entraîneront la Jurisprudence ».

Enfin, dans un remarquable rapport présenté à l'Association Française du Droit maritime en 1923, M. G. Marais n'énonce même plus cette question comme douteuse.

« Si le Président du Tribunal de Commerce, dit-il, refuse
« de répondre favorablement à la requête à fins de saisie-
« conservatoire qui lui est présentée, le saisissant a incontes-
« tablement le droit d'appeler devant la Cour de cette déci-
« sion qui lui fait grief. »

« Si, au contraire, le Président a rendu une ordonnance
« autorisant la Saisie Conservatoire, le saisi a lui aussi, le
« droit d'appel devant la Cour. Il a, en outre le droit de faire
« opposition à l'ordonnance devant le magistrat dont celle-ci
« émane. (Requêtes 16 Juin 1920. Rev. int. du Droit Mari-
« time. 32-538) ».

Nous nous rangerons à cette solution qui réunit à la fois
le mérite d'être logique et conforme au texte du Code.

§ 2 **Devant quel Tribunal ?**

Le principe de l'opposition et de l'appel contre la décision
du Président étant désormais admis, reste à déterminer la
juridiction compétente pour connaître de ces voies de recours.

L'opposition devant le Président lui-même

En ce qui concerne l'opposition, il n'y a guère de diffi-
cultés.

(1) D^t Maritime T. I, p. 694.

Elle devra être portée devant le Président lui-même et non devant le Tribunal de Commerce.

La question a été tranchée en ce sens, dès le 23 Janvier 1844, par le Tribunal de Commerce de Bordeaux (1). « Le Tribunal de Commerce est incompétent pour statuer sur l'opposition émise envers une ordonnance de son Président autorisant une saisie conservatoire. »

Un arrêt de la Cour de Douai du 21 Janvier 1884 (2) confirme cette façon de voir en jugeant « que l'ordonnance est susceptible d'être attaquée par la voie de l'opposition, ainsi que cela résulte du texte même de l'art. 417 C Pr. Civ. qui prévoit et l'opposition et l'appel ; que la jurisprudence le décide également en exigeant que l'opposition soit soumise au président qui a rendu l'ordonnance. »

Glasson lui-même (3) après avoir longuement contesté en note cette jurisprudence, consent à reconnaître « qu'en supposant l'ordonnance du président susceptible d'opposition, la solution de cet arrêt, qui veut qu'elle soit soumise au président qui a rendu l'ordonnance, paraît en effet la plus conforme au droit commun, bien que soulevant de très vives controverses. »

Quoiqu'il en dise, c'est donc un principe désormais solidement établi que le Président du Tribunal de Commerce est seul compétent pour statuer sur l'opposition formée contre ses ordonnances.

L'Appel

En ce qui concerne l'appel, quelle sera la juridiction compétente pour réformer la décision du Président du Tribunal de Commerce ?

(1) Journal jurisp. comm. et mar. Marseille. Table I, p. 460, n° 185.

(2) Dalloz, 87-2-17.

(3) Note dans Dalloz, 87-2-17.

Ce ne sera point le Tribunal Civil.

En effet, la procédure devant ce Tribunal sera souvent longue et inconciliable avec la rapidité des opérations commerciales.

De plus, il ne faut pas oublier que le Tribunal Civil ne pourrait pas être le juge du fond. Il n'aurait donc pas qualité pour apprécier si la Saisie Conservatoire a été autorisée à juste titre ou arbitrairement.

En conséquence, dans l'hypothèse d'une demande en mainlevée, le Tribunal Civil ne saurait prononcer cette mainlevée qu'à la charge pour le demandeur de déposer caution (1).

Enfin, dans les espèces où la nullité de la saisie serait l'unique but, la question de forme seule pourrait être soumise à l'appréciation des juges civils.

Devant la Cour

Conformément au droit commun, il faut donc admettre que l'appel des décisions du Président devra être porté devant la Cour, suivant le rapport de M. Marais rappelé précédemment (2).

C'est ce qui résulte aussi de la Jurisprudence que nous avons rappelé ci-dessus (3) et notamment des deux arrêts de la Cour d'Alger qui s'est déclarée valablement saisie par les appels qui lui étaient déférés, et s'est reconnue le droit de réformer les ordonnances présidentielles soumises à son appréciation.

Quelle sera la procédure à suivre pour cet appel ?

Il devra être formé par voie de requête et non par exploit

(1) Alger. Trib. Civil, 15 juin 1899. *Moniteur Jud.* Lyon, 1899. *Pandectes*. V. Saisie Cons. n° 74 et s.

(2) *Suprà*, p. 55.

(3) Garsonnet T. V. p. 183, note 4. Crépon n° 2389 et s.

d'intimation à l'encontre de la personne qui n'a été ni défenderesse, ni partie au premier degré de juridiction.

C'est l'avis de la Doctrine (1) et de la Jurisprudence (2).

L'affaire sera entendue en la Chambre du Conseil.

§ 3 Instance en Validité ou Mainlevée de la Saisie Conservatoire

Demande en mainlevée

Il peut arriver que le saisissant reste inactif après avoir procédé à la Saisie Conservatoire du navire.

Cette situation est souvent préjudiciable au saisi qui risque de perdre tout le bénéfice de l'expédition maritime.

Aussi lui reconnaît-on, pour la faire cesser, le droit d'agir en main-levée de la Saisie Conservatoire.

Mais bien que cette action nécessite l'appréciation de questions d'ordre maritime ou commercial, elle ne sera point de la compétence de la Juridiction consulaire, ainsi que nous l'établirons plus loin.

Demande en validité

Par ailleurs, si la validité de la saisie est contestée, le créancier pourra citer en validité de saisie.

Il ne sera pas obligé de le faire, à la différence de la procédure obligatoire en matière de saisie-arrêt qui comporte une instance en validité.

Il devra, en tous cas, porter cette action devant le Tribunal Civil, car la loi ne reconnaît pas aux Tribunaux de

(1) Garsonnet T. V. p. 183, note 4. — Crépon, n° 2389 et s.

(2) Pau, 26 janv. 1881. Sirey 81-2-140. — Besançon 21 nov. 1894, Sirey 96, 2, 46. Arrêt Cour Alger, 23 Nov. 1905. Journal de Robe, janv. 1906, p. 15.

Commerce le droit de statuer sur les difficultés relatives à l'exécution de leurs jugements.

Mais souvent le créancier saisissant n'aura point de titre exécutoire. Aussi, pour se procurer ce titre qui lui manque, il agira fréquemment devant le Tribunal de Commerce compétent d'après le droit commun. (Art. 420 C. Pr.).

La plupart du temps, le créancier citera le propriétaire du navire devant le Tribunal de Commerce à la fois en paiement de la créance et en validité de la saisie, car il y aura toujours corrélation intime entre la validité de la Saisie Conservatoire et le fondement de l'action en paiement ou en reconnaissance de dette qui lui sert d'appui.

Le Tribunal de Commerce ne sera, dès lors, compétent que sur l'action en paiement ; mais il est évident que la reconnaissance du droit du créancier aura pour conséquence indirecte de valider la Saisie Conservatoire, bien que le Tribunal de Commerce n'ait point à se prononcer sur la validité de la saisie.

C'est l'avis de MM. Thaller et Ripert (1).

Si le demandeur a obtenu le titre exécutoire qu'il sollicitait, il lui reste enfin à tirer parti de la Saisie Conservatoire.

N'étant nullement dans l'obligation de procéder à fins validité de Saisie Conservatoire, il agira directement contre le saisi en recouvrement de sa créance devenue certaine, liquide et exigible.

Il signifiera un commandement à son débiteur et il l'assignera devant le Tribunal Civil du lieu de la Saisie pour faire convertir la Saisie Conservatoire en Saisie Exécution et obtenir ainsi qu'il soit procédé à la vente du navire saisi.

Les règles de la Saisie Exécution seront ainsi substituées à celles de la Saisie Conservatoire.

(1) D^t Marit. T. I. p. 697.

Mais une Saisie Conservatoire n'est point par elle-même susceptible de validation.

La Cour d'Appel de Bruxelles (1) estime « que sa validité » dépend essentiellement et exclusivement du sort de la « demande au principal, dont l'adjudication ou le rejet » entraînent fatalement, et en quelque sorte, de plein droit, « le maintien ou la nullité de la saisie. »

Compétence des Tribunaux Civils

C'est donc devant les Tribunaux Civils que devront être portées les demandes en validité ou en main-levée de Saisie Conservatoire.

Nos Tribunaux ont maintes fois (2) affirmé ce principe qui n'est plus contesté aujourd'hui.

1^e Jurisprudence Française

La Cour de Cassation a fréquemment décidé (3) que les Tribunaux de Commerce n'étaient pas compétents pour connaître des demandes en validité ou en mainlevée de Saisies Conservatoires que leur président avait pu autoriser dans les cas prévus par les art. 417 C. Proc. Civ. et 172 C. Comm.

Confirmant sa précédente Jurisprudence, elle a adopté, le 11 Nov. 1885 (4) les remarquables conclusions soutenues devant elle par l'avocat général Desjardins (2) et dont nous relevons les plus importants passages.

« J'ai à peine besoin de rappeler que les Tribunaux de Commerce sont des tribunaux d'exception, des tribunaux

(1) 1^{er} Juin 1892. — R. Int. Droit Mar. L. 9, p. 254.

(2) Douai 18 nov. 1854 S., 55, 2, 623. — Grenoble 24 mars 1857. S. 58, 2, 583.

(3) Req. 31 déc. 1860. D. 1861. 1. 464.

(4) D. 1886, 1, 68.

(5) R. Int. D^t Mar. T. I. p. 337.

« d'attribution. Les questions d'exécution de ces jugements
« ne sont pas, en thèse, des questions commerciales. »

« Il y a longtemps, ajoutait-il, que la Faculté de Droit
« de Paris appliquait cette doctrine à la Saisie Conserva-
« toire : « Les difficultés sur les Saisies Conservatoires, lit-
« on dans les leçons de Boitard, complétées par MM. Colmet-
« Daage et Glasson, comme sur les saisies-arrêts, ne rentre-
« ront pas dans les attributions du Tribunal de Commerce :
« quand, plus tard, le jugement étant obtenu, on voudra
« donner suite aux poursuites opérées provisoirement
« d'après l'ordonnance du Président, les contestations qui
« pourront s'élever seront du ressort des Tribunaux Civils ».

« En effet, quand on en vient aux demandes en validité
« ou en nullité, la Saisie Conservatoire ne peut plus être
« envisagée comme une mesure de pure précaution, prise
« pour mettre les meubles saisis sous la main de la Justice
« et se transforme en Saisie Exécution. »

L'avocat général Desjardins rappelait alors que la Cour
avait déjà, le 22 Août 1882 (1) cassé un arrêt de la Cour
d'Aix (2) qui avait méconnu, en cette matière, la compétence
des Tribunaux Civils.

Il ajoutait qu'une autre règle ne devait pas être appliquée
quand la Saisie Conservatoire portait sur des navires, et
qu'en effet, un avis du Conseil d'Etat des 29 Avril et 17 Mai
1809, ayant force législative, avait attribué compétence aux
Tribunaux Civils en visant expressément l'art. 442 du Code
de Procédure.

Il rappela enfin que la Chambre des Députés avait tenté
de dessaisir les Tribunaux Civils au profit des Tribunaux
Consulaires, mais que cette innovation fut repoussée par la

(1) Cass. Civ. 22 août 1882. D. 1883, 1, 215.

(2) Aix 27 nov. 1878. D. 83, 1, 215.

Chambre Haute, durant les travaux préparatoires de la loi du 10 juillet 1885.

« C'est, conclut-il, l'opinion de la Chambre Haute énergiquement défendue par le sénateur Barne, qui prévalut.

« A ce texte de l'ancien Code : « Faire citer devant le Tribunal ». le législateur de 1885 substitua les mots : « Faire citer devant le Tribunal Civil du lieu de la Saisie », « sans que l'attribution de compétence fut d'ailleurs changée.

« Le système de la législation française, écrit dans l'art. 442 du Code de Procédure, recevait seulement une nouvelle « consécration ».

La Cour de Cassation fit siennes ces conclusions et cassa l'arrêt de la Cour de Caen qui lui était déféré, décidant que la demande en mainlevée de Saisie Conservatoire dont s'agissait, était « essentiellement un de ces incidents contentieux qui doivent être jugés par le Tribunal Civil. »

Depuis cette époque, la Jurisprudence française n'a pas subi la plus légère variation.

Le 21 Janvier 1889 (1), puis le 5 Octobre 1893 (2), le Tribunal Civil de Tunis affirmait à son tour que « notamment, aucune disposition légale n'attribue aux Tribunaux de Commerce la connaissance des demandes en validité ou en mainlevée des Saisies Conservatoires autorisées par le Président en vertu de l'art. 417 du Code de Pr. Civ. ».

Il déclarait en outre « qu'il n'existe aucune corrélation entre le droit d'autoriser une saisie et celui de la juger ; qu'il est impossible de conclure de la compétence du Président à celle du Tribunal, l'une étant déterminée par des motifs qui ne s'étendent pas à l'autre, la première étant d'ailleurs formellement écrite dans la loi, tandis que la seconde ne repose sur aucun texte. »

(1) R. Int. D^t Maritime L. 5, p. 130.

(2) R. Int. D^t Maritime L. 9, p. 84.

Il terminait en disant « qu'en ce qui concerne spécialement les saisies de bâtiments de mer, la loi du 10 Juillet 1885, dans ses art. 23 et 26, attribue compétence à la Jurisdiction Civile ; que le législateur n'a fait aucune réserve pour les Saisies Conservatoires et que les Tribunaux ne sauraient faire eux-mêmes cette distinction, sans ajouter à la loi ; que la solution contenue dans les considérants qui précèdent se trouve consacrée du reste par une jurisprudence constante. »

Cette Jurisprudence a été confirmée depuis par divers tribunaux (1).

2. Jurisprudence Etrangère

Elle s'est également imposée en Belgique, ainsi qu'il résulte clairement de deux arrêts émanant des Cours d'Appel de Bruxelles (2) et de Gand (3) décidant « que le Juge Consulaire ne pourrait, sans contrevenir à l'art. 14 de la loi du 25 mars 1875, connaître d'une difficulté inhérente à l'exécution de l'ordonnance ; et qu'il appartiendrait aux Tribunaux Civils de la trancher. » Il est vrai que cette Jurisprudence s'est modifiée sous l'effet de la loi belge de 1908, ainsi que nous le verrons ultérieurement.

La Jurisprudence Egyptienne s'est aussi fixée en ce sens, aux termes d'un arrêt de la Cour d'Appel d'Alexandrie du 14 Juin 1899 qui dit dans son dispositif que « la Jurisdiction Civile était compétente à statuer sur la demande en condamnation et en validité de la Saisie Conservatoire du navire » (4).

Enfin, la Jurisprudence Italienne a suivi la même voie.

(1) Havre, 16 oct. 1894. L. X, p. 439. Nantes, 24 janv. 1906, L. XXI, p. 750. Pau, 17 avril 1919, L. XXXII, p. 82.

(2) Bruxelles, 1^{er} juin 1892. Rev. Int. D^t Mar. L. 9. p. 254.

(3) Gand, 18 juillet 1900. Ibid. L. 14 p. 863.

(4) Rev. Int. D^t Marit. 1900-01, p. 552.

La Cour d'Appel de Gênes (6) en se déclarant incompétente pour statuer sur une demande en validité ou mainlevée de saisie, décide en effet, que cette demande « est de la compétence de l'autorité judiciaire du lieu où elle a été pratiquée, pourvu que cette autorité soit compétente à raison de la matière et de la valeur. » (Art. 931 du Code de Proc. Civ. Italien).

Ne pouvant connaître de cette demande autrement qu'en second degré de Juridiction, la Cour la renvoyait ainsi devant l'autorité judiciaire compétente, c'est-à-dire devant le Tribunal de première instance du lieu de la saisie. On cite dans le même sens d'autres décisions de Cours de Turin (1) et de Rome (2).

Doctrines Française

On peut ajouter que la doctrine française se prononce à l'unanimité en faveur de la Compétence des Tribunaux Civils pour l'examen de toutes les demandes en mainlevée ou validité de saisie.

Nous citerons, parmi les auteurs les plus connus, qui ont fait leur cette opinion : Pardessus (N° 1351) ; Carré et Chauveau (N° 1953) ; Vincens (Lég. Com. I, p. 177) ; Despréaux (Comp. du T. de Com. N° 173) ; Thomine Desmazières (II, p. 72) ; Roger (N° 493) ; Boitard (II, p. 491) ; Rodière (I, p. 131 et II, p. 207) et enfin Lyon Caen et Renault (T. I, N° 419).

Droit de mainlevée conservé par le Président du Tribunal

Les Présidents des Tribunaux de Commerce ont toujours cherché à conserver une sorte de droit de regard sur leurs ordonnances.

(6) Rev. Int. D^t Marit. 1895-96, p. 481.

(1) Rev. Int. D^t Maritime 1900-01, p. 552.

(2) Rev. Int. D^t Maritime 1895-96 p. 481.

Ils ont imaginé à cet effet, une pratique ingénieuse qui ne tardera pas à devenir d'un usage courant maintenant qu'elle a été déclarée valable par la Cour de Cassation.

Dans l'ordonnance autorisant la Saisie Conservatoire du navire, le Président peut se réserver le droit d'en donner mainlevée sous caution.

Le propriétaire ou le capitaine du navire saisi est alors fondé à solliciter la mainlevée de cette saisie, en présentant requête au Président du Tribunal de Commerce, et non pas au Tribunal de Commerce. C'est, en effet, le Président qui est en ce cas, compétent, et non son Tribunal.

Cette pratique n'est pas récente. Mais jusqu'à ce jour, elle n'avait pas été soumise à l'appréciation de la Cour de Cassation. Les auteurs étaient partagés à son sujet : Vidal Naquet (1) la jugeait valable, estimant que « si le Président « en autorisant la saisie s'est réservé la faculté de rétractation après revision, il reste compétent pour statuer sur la demande de mainlevée, tant que le Tribunal Civil « n'aura pas été saisi. » Au contraire, Hennebicq (2) la considérait comme illégale.

Un arrêt de la Cour de Cassation du 16 Juin 1920 (3), a décidé que cette pratique était parfaitement régulière. Sans doute, cet arrêt contient seulement une affirmation qui n'est appuyée sur aucun motif. Mais, la solution n'en est pas moins aussi nette que précise.

Il faut donc avec Autran admettre désormais « que le « Président du Tribunal de Commerce a le droit d'ordonner « mainlevée sous caution de la saisie qu'il a autorisée. »

Cette pratique trouve d'ailleurs, sa consécration dans l'art. 197 du projet de révision de 1919.

(1) Revue Int. D^t Marit. T. 2 p. 747.

(2) Principes D^t Marit. Comparé T. I, n^o 441.

(3) Gaz. Palais 1920, 1, 313. — Circulaire. Comité des Armateurs r.^e 1131, du 22 oct. 1920, note G. Ripert. — Même sens Marseille, 19 juin 19. Jurisp. Marseille 1919, 1, 315.

(4) Revue Int. D^t Maritime 1920-21, p. 542.

CHAPITRE V

Effets de la Saisie Conservatoire.

Nous passerons en revue, dans ce Chapitre, les différents effets de la Saisie Conservatoire, en ce qui concerne :

- 1°) L'immobilisation du navire ;
- 2°) Le droit d'aliéner et d'hypothéquer ;
- 3°) L'absence de force majeure ;
- 4°) Et l'indemnité pour saisie injustifiée qui relève de la compétence des Tribunaux Civils.

§ 1 Immobilisation du Navire.

C'est là, selon M. Ripert (1), le « but et le principal résultat » de la Saisie Conservatoire.

Le créancier sans titre exécutoire n'a que cet unique moyen à sa disposition pour empêcher le départ du navire qui constitue la garantie de ses droits.

« Il met le navire à la chaîne », suivant l'expression consacrée et rigoureusement juste.

Le loi française est restée muette sur les effets de la Saisie Conservatoire, comme sur ses formes, peut-être parce qu'elle estimait que ses effets étaient suffisamment indiqués par la notion même de la saisie.

Le but de la Saisie Conservatoire est de maintenir le navire saisi à la disposition du créancier saisissant en empêchant sa disparition.

(1) Traité D^e Maritime. — T. I., n° 955.

Le propriétaire du navire perd la faculté de le déplacer, de le faire voyager. Il doit rester dans le lieu où il a été trouvé et décrit par l'huissier ; c'est une sorte de mainmise conférée au saisissant sur le navire et que celui-ci exerce par l'intermédiaire du gardien de la saisie.

En conséquence, la navigation est suspendue, le voyage projeté retardé. Le navire doit rester amarré dans le port où il a été saisi.

Dans le but de rendre plus effectif cet arrêt du navire, la loi belge du 4 Septembre 1908 (1) a permis au saisissant, dans son article 3, de faire notifier l'exploit de saisie au commissaire maritime, ou à son défaut, au Capitaine du port, et au besoin aux éclusiers, avec sommation de retenir le navire saisi.

Nous n'avons aucune disposition de ce genre dans notre législation française.

Nous avons déjà tracé, à propos de l'utilité de la Saisie Conservatoire (2), les effets désastreux de l'immobilisation du navire pour le créancier qui perd la disposition d'un instrument de rapport considérable, qui voit ainsi son industrie gravement compromise et qui doit faire face aux menaces et difficultés qui l'assaillent de toutes parts.

Les conséquences de cette situation seront souvent si graves et si préjudiciables à ses intérêts que l'armateur saisi n'hésitera pas à donner caution pour libérer le navire, sans subir les délais nécessaires pour arriver en justice à une solution définitive.

(1) *Infra* p. 191.

(2) *Supra*, p. 8.

§ 2 Droit d'Aliéner et d'Hypothéquer

La saisie conservatoire entraîne-t-elle l'indisponibilité des biens saisis ? Fait-elle perdre au propriétaire du navire le droit d'aliéner et d'hypothéquer son bâtiment ?

La réponse doit être négative, faute de textes permettant d'adopter une autre solution.

Absence de texte

M. Danjon (1) estime que « c'est là, en effet, une conséquence trop grave pour être admise en l'absence d'un texte qui la consacre. »

MM. Thaller et Ripert (2) pensent de même : « De telles interdictions, contraires au droit commun de la propriété, ne doivent point être admises sans texte, et de texte il n'y en a point. »

Absence d'indisponibilité

Voici d'ailleurs, les raisons qui ont motivé la décision de ces auteurs.

Comme l'indisponibilité du navire saisi intéresserait les tiers, elle ne se comprendrait que si quelque mesure de publicité faisait connaître la mesure dont le bâtiment est l'objet. Précisément, les saisies-exécutions sont publiées, aussi bien en matière maritime qu'en matière immobilière, parce qu'elles rendent indisponibles les navires et les immeubles dès qu'elles ont été transcrites.

1° Droit d'aliéner

M. Danjon conclut que « la Saisie Conservatoire des navires n'étant portée à la connaissance des tiers par aucune

(1) Livre 6 p. 180.

(2) T. I. p. 699.

« formalité de ce genre, cela implique qu'elle laisse intact « le droit de disposition du saisi ».

A l'appui de cette argumentation, on invoque encore la comparaison avec la loi belge de 1908.

Celle-ci ayant voulu donner à la Saisie Conservatoire le même effet d'indisponibilité qu'à la saisie exécution (art. 7) a pris soin d'exiger, comme pour la saisie exécution, l'inscription de la Saisie Conservatoire sur les registres d'immatriculation des navires.

Il faut reconnaître que c'est là un argument sérieux en faveur de la thèse qu'un navire ne saurait devenir indisponible sans que cette indisponibilité fut portée à la connaissance des tiers.

Au surplus, il ne paraîtrait guère rationnel de prétendre qu'un acte purement conservatoire, émanant peut-être d'un intéressé dont les droits sont tout à fait incertains, purement éventuels ou même simplement problématiques, fut suffisant pour frapper d'indisponibilité le navire dont il est l'objet.

La loi Belge qui admet cette conséquence extrême est certainement critiquable.

En France, « un pareil système doctrinal serait inacceptable » dit M. Danjon.

Il ne faut point conclure de là que les droits du créancier saisissant sont à la merci du propriétaire du navire saisi.

Sans doute, jusqu'à la mainlevée de la saisie conservatoire, les actes de disposition du saisi restent juridiquement possibles.

Mais il sera impossible de leur donner une complète exécution, puisque le navire ne pourra quitter le port où il a été saisi.

Les créanciers ne paraissent donc pas trop gravement menacés dans leurs intérêts par le droit de disposition que conserve le propriétaire.

S'ils sont créanciers chirographaires, il faut leur reconnaître un droit de suite sur le navire, droit de suite qui ne pourra s'évanouir que par le voyage en mer du navire au nom de son nouvel acquéreur.

Or, la saisie conservatoire, qui maintient le navire amarré dans le port, interdit ce voyage en mer et rend la vente non opposable aux créanciers dont le droit de suite se trouve ainsi conservé.

2^e Droit d'hypothéquer ,

Le propriétaire du navire conserve enfin le droit de l'hypothéquer, ce qui, de l'avis de MM. Thaller et Ripert, « est plus fâcheux pour les créanciers ».

Ils font remarquer très justement qu'en matière de saisie immobilière, le débiteur saisi qui « ne peut plus aliéner, peut valablement constituer hypothèque. »

Mais cette règle ne doit pas être étendue au cas de saisie exécution, (1) parce que les créanciers qui possèdent un titre exécutoire et le font valoir doivent être mis à l'abri de toute éventualité en même temps que des lenteurs de la procédure.

Or, le créancier qui procède à une saisie conservatoire n'est pas muni d'un titre puisqu'il agira pour s'en procurer un. Il serait quelque peu prématuré de lui accorder un droit de préférence à cause de la créance peut-être problématique qu'il invoque, et quelque peu injuste aussi de priver pour cela le débiteur du crédit qui lui est nécessaire.

Il est hors de doute, cependant, qu'en cas de fraude manifeste ou établie, le créancier pourra toujours faire tomber l'hypothèque ainsi constituée grâce à l'exercice de l'action paulienne qui permettra de rétablir le patrimoine du saisi dans son intégralité primitive.

Bien entendu, la saisie conservatoire qui conserve au

(1) Cass. : Civ. 6 Nov. 1893. R. Int. D^e Mar. L. 9, p. 143.

propriétaire saisi la libre disposition de son navire, « permet
« encore bien moins au créancier saisissant de faire vendre
« lui-même le navire pour se payer » (1).

L'impossibilité tiendra généralement au fait que la
créance ne sera ni certaine, ni liquide, ni exigible et constatée par aucun titre.

Pour aboutir à la vente à son profit, le créancier devra
obtenir contre le propriétaire du navire un jugement de condamnation qui lui fournira le titre exécutoire dont il manquait.

Il pourra, dès lors, convertir sa saisie conservatoire en
saisie exécution en la faisant valider par le Tribunal Civil (3)

Peut-être n'est-il pas inutile de faire remarquer que l'existence de privilèges et d'hypothèques sur le navire ne forme pas obstacle au droit que peut avoir un créancier de conduire une saisie conservatoire justifiée (3).

§ 3 La Saisie Conservatoire n'est pas un cas de force majeure.

Doit-on considérer la Saisie Conservatoire comme une
cause étrangère à la volonté de l'armateur ou du propriétaire
du navire, et exonérer ces derniers de toutes les conséquences
qui peuvent en résulter ?

Jurisprudence

Un arrêt de la Cour d'Appel de Rennes, en date du 29
Février 1888 (4), a solutionné cette difficulté.

(1) Danjon. L. 6 p. 181.

(2) Comp. Art. 884 C. de Procédure.

(3) Trib. Comm. Anvers 18 Oct. 22. Revue Dt Comparé Dor. I. 240.

(4) Rev. Int. Dt Mar. 1888-89, p. 532.

« La saisie d'un navire au port de départ, dit-il, ne consti-
« tue ni un fait de contrainte du prince, ni un accident de
« navigation, ni un obstacle de force majeure au regard des
« ayant droits des affréteurs. »

La Cour décidait, en conséquence, que l'affréteur était fondé à réclamer des Dommages-Intérêts à l'armement si le retard dans l'arrivée du navire à destination lui avait causé un préjudice, alors surtout que, la saisie étant injuste, le capitaine n'avait pas fait « les diligences nécessaires » pour la faire lever.

Le Tribunal de Commerce de Dunkerque a confirmé cette Jurisprudence, dans un jugement du 24 Avril 1893 (2), déclarant que le navire affrété à date fixe ne pouvait invoquer comme force majeure, pour s'affranchir des conséquences de son retard, la saisie dont il avait été l'objet à la suite d'un abordage et dont il n'avait pu se libérer.

Les motifs qui avaient dicté sa décision étaient « que par
« jugement du 25 Janvier 1893, le Tribunal de Commerce de
« Rouen a déclaré insuffisante la caution que les armateurs
« offraient pour libérer le navire ; que c'était à eux de pren-
« dre d'autres moyens pour donner satisfaction aux saisis-
« sants et pour exécuter leurs engagements vis-à-vis de ceux-
« ci ; qu'ils sont donc seuls responsables de l'inexécution de
« ces engagements. »

La Jurisprudence paraît donc nettement fixée en ce sens que la Saisie Conservatoire est un fait personnel plutôt qu'étranger au débiteur qui serait donc mal fondé à l'invoquer comme un cas de force majeure.

(2) Ibid. L. 9, p. 73.

§ 4 Indemnité pour Saisie Injustifiée

Fondement

On ne saurait méconnaître la gravité d'une mesure comme la Saisie Conservatoire d'un navire qui est préjudiciable à de multiples intérêts.

Il est juste qu'une sanction intervienne contre le saisissant qui, sans motif convenable, a provoqué l'arrêt du navire.

M. G. Marais en a fort bien montré le danger pour le prétendu créancier qui y procède sans titre exécutoire.

« Il reste soumis, dit-il, (1) aux aléas de l'action judiciaire. S'il se trompe, il paiera au saisi, et à tous autres qui auront pu être lésés, des dommages intérêts représentatifs du préjudice éprouvé ».

Motifs

Les motifs adoptés par les Tribunaux pour accorder une juste indemnité au saisi sont le plus souvent la précipitation, la témérité, l'erreur, la faute, le manque de réflexion.

La Jurisprudence Française a fréquemment trouvé l'occasion d'appliquer ce principe de réparation qui trouve sa justification dans l'art. 1382 du Code Civil.

Jurisprudence Française

La Cour d'Appel de Rouen, dans un arrêt des 7 et 23 Février 1891 (1), a motivé sa décision en ces termes :

« Quelque confiance que les appelants aient pu avoir dans leur prétention de faire déclarer le capitaine Séguro responsable de l'abordage, rien ne les obligeait à saisir conservatoirement le « Beni Carlo » et son fret ».

(1) Rapport précité A. F. Droit Maritime.

(1) R. Int. D^e Maritime. L. 6, p. 151.

« Cette saisie a privé les armateurs du steamer d'un instrument de trafic considérable et les a obligés à payer depuis puis deux mois un équipage resté inactif ; à ce point de vue, les appelants doivent réparer le préjudice que leur précipitation a causé ».

Cet arrêt reçut la confirmation officielle de la Cour de Cassation le 19 Juin 1893 (1).

La Chambre Civile estima que l'arrêt qui avait condamné le navire abordé à indemniser l'armateur du navire abordeur des conséquences d'une saisie conservatoire pratiquée le surlendemain du sinistre, n'était pas sujet à cassation pour avoir caractérisé d'une façon insuffisante la faute commise et le préjudice souffert puisqu'il avait motivé la condamnation par la précipitation avec laquelle avait été opérée la saisie.

« Par cette expression : réparer le préjudice causé par leur précipitation, expression qui dans l'espèce ne peut impliquer que la témérité ou le manque de réflexion, la Cour de Rouen a suffisamment caractérisé la faute, en même temps qu'elle établissait sa relation avec la totalité du préjudice ».

Ce serait en vain que le saisissant allèguerait pour se décharger de cette responsabilité qu'il a offert de donner mainlevée moyennant cautionnement et que le capitaine du navire saisi a refusé de fournir la caution.

« L'obligation de donner caution, dit l'arrêt précité (2) ne pouvait, en l'espèce, être imposée au saisi ».

Que le capitaine du navire n'ait pu ou n'ait point voulu donner caution, le saisissant n'en restera pas moins tenu de son obligation à des dommages-intérêts.

La Jurisprudence Française n'a pas hésité à appliquer ce

(1) Ibidem. L. 8, p. 79.

(2) Revue Int. D^t Maritime L. 9, p. 129.

principe d'indemnisation même dans les contestations intéressant deux parties étrangères.

Le Tribunal de Commerce du Havre devant lequel un capitaine étranger avait porté une action en responsabilité d'abordage contre un autre capitaine étranger, s'est déclaré compétent dans un jugement du 13 Juin 1892 (2) en rejetant l'action du demandeur, pour le condamner à des Dommages-Intérêts envers le défendeur et accorder à celui-ci des surestaries à raison de la saisie conservatoire de son navire.

« Puisqu'il a été établi, jugeait-il, dans l'instruction faite
« devant l'arbitre rapporteur qu'aucune faute ne saurait être
« reprochée au capitaine du steamer portugais dans cette collision, par suite, le capitaine du steamer anglais doit être
« responsable des retards qu'il a occasionnés au steamer portugais en provoquant son indue retenue pendant quatre
« jours. »

Le Tribunal de Commerce du Havre a récemment confirmé sa jurisprudence dans une affaire où le Gouvernement Brésilien se trouvait intéressé.

Il a estimé que la bonne foi du créancier de ce navire appartenant au Gouvernement Brésilien, et l'ignorance où il était du véritable propriétaire du navire, ne pouvaient l'exonérer des conséquences d'une mesure conservatoire qu'il n'avait prise qu'à ses risques et périls.

Jurisprudence Etrangère

La Jurisprudence Etrangère admet également ce principe d'indemnisation de l'armateur en cas de saisie conservatoire injustifiée.

(1) Ibidem. L. 8, p. 79.

Angleterre

La Cour Suprême de Judicature Anglaise l'a formellement consacré à l'encontre du « Board of Trade », dans un arrêt du 1^{er} Mars 1892 (1).

L'espèce était la suivante.

Le navire « Reliance » étant prêt à prendre la mer à Liverpool à destination des Indes, avait été retenu en ce port, durant deux jours, par ordre du « Board of Trade », de Londres, qui avait cru le navire trop chargé. Il avait agi en exécution des dispositions de la section VI du « Merchant Shipping Act » de 1876 qui lui donnait le droit d'interdire la sortie du navire « s'il avait des raisons de croire » qu'il était trop chargé et, par conséquent, incapable de naviguer en toute sécurité.

L'erreur provenait de ce que le disque indiquant la limite de charge avait été mal apposé.

Le « Board of Trade » reconnut son erreur et dû payer en justice aux armateurs 83 £ à titre de compensation du préjudice éprouvé : surestaries, supplément de gages, etc..

Nous aurons l'occasion de revenir sur cet arrêt de principe à propos de la consistance des Dommages Intérêts (2).

Etats-Unis

Dans une espèce semblable et toute récente la Jurisprudence Américaine s'est prononcée aussi en faveur de ce principe d'indemnisation.

La Cour du district Est de Virginie a jugé le 9 Février 1923 (3) que l'erreur d'identité dans la saisie d'un navire était productive d'obligations.

Elle n'a pas accepté l'excuse de la similitude de nom entre le navire saisi et le navire contre lequel les poursuites

(1) Revue Int. D^t Maritime L. 8, p. 389.

(2) Infra p. 79.

(3) Revue D^t Mar. Comparé Dor. T. II, p. 396.

auraient dû être dirigées estimant qu'il y avait entre ces deux navires « des différences telles que l'erreur commise « constituait une faute lourde équivalant en droit à l'intention de nuire. »

Elle a ajouté que le poursuivant ne pouvait « ignorer « le genre de construction et les caractères distinctifs du navire qu'il se proposait de saisir », qu'il était donc rigoureusement tenu d'indemniser l'armateur saisi des conséquences de cette saisie injustifiée.

Consistance de l'indemnité

Quelle sera la consistance des dommages intérêts à verser en cas de saisie injustifiée ?

Suivant les principes généraux du droit, le saisissant sera tenu d'indemniser le saisi, non seulement de la perte subie (*damnum emergens*) mais aussi du bénéfice manqué par sa faute (*Lucrum cessans*).

Mais son obligation sera souvent plus lourde encore, car il devra réparer le préjudice causé à tous ceux qui ont été lésés de ce chef.

Or, on sait que de nombreux intérêts sont engagés dans l'expédition maritime.

L'armateur, qui subira déjà la perte totale ou partielle du bénéfice de l'expédition maritime, devra supporter en outre la charge des condamnations envers les chargeurs pour retard dans l'arrivée ou pour non arrivée des marchandises, puisqu'il ne peut invoquer comme excuse le cas de force majeure entraînant sa libération.

Bref, le propriétaire du navire injustement saisi pourra réclamer au créancier des dommages intérêts qui « comprennent aussi bien la perte faite (dépenses d'entretien, salaires d'équipage) et le bénéfice perdu, que les dommages-intérêts qu'il sera tenu de payer aux réclamateurs de marchandises » (1).

(1) Thaller et Répert, T. I, n° 700.

C'est ce que décide une Jurisprudence constante (1).

En revanche, le saisissant, conformément au droit commun, ne sera pas tenu des dommages indirects qu'il n'aurait pu raisonnablement prévoir. Sa responsabilité sera, par exemple, dégagée si le navire indûment retenu rencontre après sa libération, du mauvais temps qui l'oblige à faire relâche dans un port durant quelques jours (2).

Il ne devra aucune compensation pour le déplacement de risques qu'il a fait courir ainsi au navire en retardant son départ et en l'exposant à quelque fortune de mer impossible à prévoir.

Le préjudice moral

Une dernière difficulté s'est posée.

Les dommages-intérêts doivent-ils comprendre la réparation du préjudice moral injustement causé au saisi ?

Oui, assurément, si ce dernier peut en justifier.

Mais ce préjudice sera souvent malaisé à établir. C'est pourquoi les tribunaux refuseront presque toujours d'accorder une indemnité pour cette raison.

Dans l'arrêt de la Cour suprême de Judicature d'Angleterre rapporté plus haut, les armateurs avaient réclamé au « Board of Trade », une somme de 100 livres en réparation du « préjudice moral » qu'ils avaient souffert et de « l'atteinte portée à leur réputation ».

« Ils ne peuvent prétendre, disait l'arrêt, à la réparation d'un préjudice moral puisqu'ils n'en ont pas souffert. Ils n'ont droit à indemnité que pour le préjudice réellement éprouvé. »

Ils furent déboutés de leur demande.

(1) Cass. 16 Mai 1893. Revue Int. D^t Mar. L. 4, p. 8.

Cass. 19 Juin 1893. Ibidem L. 9, p. 7 et 129 — D. 1894 — 1 — 215.

Rouen 9 Avril 1889. Ibidem. L. 5, p. 39.

Rouen 23 Févr. 1891. Ibidem. L. 6, p. 650.

(2) Cour Suprême Judic. Angl. Ibid. L. 8, p. 389.

Liberté d'appréciation des Tribunaux

Les Tribunaux ont toute liberté pour la fixation de l'indemnité due par le saisi (1)

Toutefois, ils calculent souvent les dommages-intérêts pour retard d'après le taux des surestaries (2).

Pour apprécier les conséquences civiles d'une saisie conservatoire « téméraire, injuste et prolongée », pratiquée à la suite d'un abordage et suivie d'une procédure abusive qui permet de la considérer comme un quasi-délit, la Cour de Cassation (3) admet qu'il faut faire application du statut réel, c'est-à-dire de la loi du lieu où le quasi-délit a été soumis.

C'est également l'avis de quelques auteurs, tels Laurent (4) et Asser (5).

Compétence des Tribunaux Civils

La connaissance des demandes d'indemnité à raison de saisies conservatoires injustifiées revient aux Tribunaux Civils et non aux Tribunaux de Commerce qu'il faut considérer comme incompetents pour statuer sur ces demandes.

En effet, ces demandes de dommages-intérêts sont intimement liées à la question de validité des saisies-conservatoires qui relève, ainsi que nous l'avons étudié précédemment (6) de la compétence des Tribunaux Civils.

Jurisprudence Française

La Cour de Pau a rendu un arrêt en ce sens, le 17 Avril 1819 (7).

(1) Rennes 3 Mai 1920. Rec. Nantes 1920 — 1 — 339.

(2) Ripert. Traité D^e Mar. I. I, n^o 958.

(3) Liv. 16 Mai 1888. Rec. Int. D^e Mar. T. 4, p. 8.

(4) Laurent Dr. Civ. Int. T. VIII, p. 21-32.

(5) Asser, Dr. int. privé p. 88.

(6) Supra, p. 60.

(7) Rev. Int. D^e Mar. 1920-21, p. 82.

Elle a jugé « qu'il importe peu que la demande ait eu
« seulement pour objet l'allocation de dommages-intérêts ;
« que la condamnation sollicitée ne devrait être que la con-
« séquence nécessaire de l'appréciation portée par le Tribu-
« nal sur la validité et le bien fondé de la saisie ;

Enfin, elle déclarait « qu'en la matière, l'incompétence
« du Tribunal de Commerce d'ordre juridictionnel est abso-
« lu ; qu'elle peut être proposée pour la première fois en
« appel et que les juges doivent la prononcer au besoin
« d'office. »

Jurisprudence Belge

En Belgique, le Tribunal de Commerce d'Anvers qui s'était d'abord (3) prononcé dans le même sens que la Jurisprudence française, a rendu le 12 Août 1921 une décision en sens contraire (4).

Ce jugement considère que le Président du Tribunal de Commerce est seul compétent, à l'exclusion du Tribunal lui-même, pour décider si une saisie conservatoire de navire a été pratiquée arbitrairement.

Il fonde sa conviction sur l'art. 1^{er} de la loi du 4 Septembre 1908 qui réserve cette question à la compétence du Président.

Il semble que cette décision juridiquement motivée fixera la Jurisprudence Belge.

(3) Anvers 9 Février 1920. *Juris. Anvers* 1921, p. 593.

(4) *Rev. Int. D^r Mar.* 1922, p. 150.

CHAPITRE VI

Mainlevée moyennant Caution

Moyen rapide de libération

Il existe un moyen rapide pour le propriétaire ou l'armateur du navire de le libérer et de faire cesser tous les inconvénients qui résultent de la Saisie Conservatoire : c'est d'offrir caution.

Cette faculté doit être reconnue au saisi en vertu de l'art. 215 du Code de Commerce. Si le cautionnement des dettes empêche la saisie-exécution du navire, « a fortiori » permettra-t-il d'échapper à la saisie-conservatoire.

Le cautionnement est d'un usage fort répandu. Le capitaine qui veut rendre la liberté à son bâtiment et conserver le bénéfice de l'expédition maritime s'empressera souvent de fournir caution.

L'armateur restera représenté dans le port de saisie par le consignataire du navire qui sert de caution.

Compétence du Président du Tribunal de Commerce

C'est au Président du Tribunal de Commerce qu'il faudra attribuer compétence pour donner mainlevée moyennant caution.

Nous avons vu, en effet, qu'il pouvait se réserver ce droit de rétractation dans son ordonnance (1).

Il sera également compétent pour prononcer mainlevée sous caution chaque fois que le propriétaire d'un navire fera opposition à son ordonnance.

(1) Supra, p. 64.

La Cour de Rouen l'a affirmé dans un arrêt du 5 Mars 1919 (1).

« La compétence conférée au Président du Tribunal de Commerce par l'art. 417 C. Pr. Civ. n'était pas épuisée quand il a été saisi de l'opposition du capitaine Olsen; appelé à statuer à nouveau en droit pour suite de maintenir ou motiver sa décision, ses pouvoirs l'habilitaient aux dispositions qu'il a arrêtées ; l'autorisation de mainlevée contre versement d'une caution, pas plus que la garantie exigée de la Compagnie, ne constituent des emprises illégales sur le domaine des actes d'exécution. »

La Cour de Cassation a confirmé cette décision par arrêt du 16 juin 1920 (2) déclarant « que cette procédure était régulière et que la Cour d'Appel en rejetant l'exception d'incompétence soulevée par la Compagnie Générale Transatlantique, loin de violer les dispositions légales visées au moyen, en avait fait une exacte application. »

Valeur à fournir pour la caution

Quelle valeur devra fournir le caution pour libérer le navire Saisi Conservatoirement ?

Deux solutions sont possibles.

Ou bien le propriétaire sera tenu de donner caution pour le montant total de la créance réclamée.

Ou bien il pourra limiter la caution à la valeur du navire saisi, en supposant que l'importance de la créance réclamée soit bien supérieure.

La Cour de Bruxelles, dans un arrêt du 21 Déc. 1910 (3) avait estimé que le débiteur devait fournir caution pour le montant total de la créance.

(1) Rev. Int. Dt Mar. 1920-21, p. 539.

(2) Rev. Int. Dt Mar. 1920-21, p. 539.

(3). Ibidem XXVII, p. 561.

Elle faisait très justement remarquer que la faculté d'abandon était pour l'armateur un droit exceptionnel et qu'il restait personnellement engagé sur tous ses biens tant que l'abandon du navire n'avait été ni fait, ni validé.

Au contraire, la Cour de Rouen, dans l'arrêt précité de 1919 (1) a décidé que la caution devait être fixée d'après la valeur du navire saisi.

« Attendu, dit la Cour, que la prétention de la Compagnie Générale Transatlantique à une détermination de la caution, non d'après la valeur du navire saisi, mais suivant le montant de la créance qu'elle invoque, est en opposition avec les principes et ne saurait être accueillie. »

Cour de Cassation 1920

Sur pourvoi, la Cour de Cassation a tranché la question dans les termes suivants :

« Attendu, dit l'arrêt de la Chambre des Requêtes, du 16 Juin 1920 (2) que la prétention de la Compagnie n'est justifiée par aucun texte de loi ; qu'en la matière régie par l'art. 417 du Code de Procédure Civile, il appartenait au Juge qui ordonnait la mainlevée, d'arbitrer équitablement, à défaut d'accord des parties, l'étendue de la garantie devant remplacer le gage constitué par le navire saisi. »

Cet arrêt, qui fait désormais autorité en la matière, reconnaît au juge un pouvoir souverain d'appréciation pour arbitrer équitablement la somme qui devra être éventuellement fournie par le caution.

Il admet que la garantie donnée doit simplement remplacer le gage constitué par le navire saisi, et non pas représenter nécessairement le montant total de la créance alléguée, si élevée fut-elle.

(1) Revue Int. D^t Mar. 1920-21, p. 539.

(2) Revue Int. D^t Mar. 1920-21, p. 539.

M. Ripert (1) pense que cette décision est « favorable à la « navigation maritime, puisqu'elle permet à un armateur « de libérer son navire de la Saisie Conservatoire en offrant « caution pour sa valeur. »

Mais, « juridiquement », il estime que l'armateur est tenu sur tous ses biens, tant qu'il n'a pas invoqué la faculté d'abandon.

Il note une fois de plus, dans cette Jurisprudence, l'application de « cette idée qu'il doit y avoir une fortune de mer « en valeur », fortune de mer à laquelle est limitée la responsabilité de l'armateur.

La Caution s'oblige au paiement de la dette

A quoi s'oblige la caution ?

Elle s'oblige au paiement même de la dette quel que soit le sort ultérieur du navire.

Peu importe que le navire soit ensuite endommagé ou péricule par force majeure.

Le cautionnement n'a pas pour effet la représentation après un certain temps du navire saisi.

En effet, le bâtiment peut revenir avarié, surchargé de nouvelles dettes et par conséquent considérablement diminué de valeur. La garantie du créancier saisissant pourrait alors devenir illusoire et se résoudre à peu de chose. Or, les créanciers avaient leur gage sous la main ; on le leur a soustrait temporairement pour une expédition maritime ; ils doivent au moins pouvoir compter sur un paiement intégral.

La caution prend vis-à-vis du créancier un engagement personnel qui reste invariable, en dépit des accidents ou fortunes de mer qui peuvent s'abattre sur le navire.

Elle ne s'engage pas à lui fournir ce que pourrait produire la saisie du navire « in id quod a navi repeti poterit »,

(1) Rev. Int. D^t Maritime 1911-12, p. 561.

de telle sorte que si la saisie ne lui avait procuré qu'un paiement incomplet, la caution ne serait tenue que dans cette limite. La Caution s'engage à compléter ce qui manquera pour payer le saisissant quand celui-ci ayant repris et exercé le droit de saisie après l'achèvement du voyage, n'aura pas trouvé dans le prix de la vente son entier paiement. Sinon, observe Pardessus, la dette se trouverait ainsi convertie, sans le consentement du créancier, en une sorte de prêt à la grosse ce qui serait inadmissible car l'existence même de la dette serait en jeu.

Il faut convenir que le créancier, en consentant mainlevée de la saisie moyennant caution, a conclu un forfait dont on ne saurait lui retirer le bénéfice.

Enfin, il est nécessaire d'admettre avec Desjardins (1) que les créanciers devront attendre la fin du voyage ou la perte du navire, s'il vient à périr dans le cours de ce voyage.

Il serait bien délicat de restituer après coup la valeur exacte du navire avant le départ, et de prouver que la saisie n'aurait pas alors indemnisé complètement le créancier.

Les termes de l'art. 215 sont d'ailleurs suffisamment précis. Il y est parlé d'une façon générale du « cautionnement des dettes » et non du navire. Il s'agit bien, constate Desjardins « de garantir la créance même par laquelle la saisie allait être opérée. »

La Cour d'Appel de Bruxelles s'est ralliée à cette doctrine. Elle a décidé, dans un arrêt du 21 Déc. 1910 (2) que le propriétaire d'une allège saisie conservatoirement avec faculté de mainlevée sous caution n'est pas fondé à faire réduire cette caution « à la valeur du bateau après le sinistre » sous prétexte qu'il serait éventuellement en droit de se libérer par l'abandon.

(1) Desjardins T. I. p. 382.

(2) Rev. Int. D^t Mar. 1911-12, p. 589.

Insolvabilité de la caution

Si la caution devient insolvable, le créancier pourra-t-il pratiquer une nouvelle saisie ?

Non, a répondu la Cour d'Appel de Bruxelles, dans un arrêt du 21 Janvier 1897 (1), car « un intérêt social supérieur » s'oppose à ce qu'un créancier puisse immobiliser le patrimoine de son débiteur, alors que pour le couvrir de droits litigieux, celui-ci a fourni des sûretés plus que suffisantes « (dans l'espèce une caution solvable substituée à la mise « à la chaîne d'un navire). »

L'insolvabilité de la caution, à son avis, ne justifie pas la nécessité d'une nouvelle saisie.

« Aux termes de l'art. 2020 du Code Civil, dit l'arrêt, le créancier peut seulement réclamer une autre caution « en cas d'insolvabilité de la première ; et la nécessité d'une « nouvelle saisie-arrêt du navire ne se comprend dans ce cas « que si le débiteur a refusé de fournir une nouvelle caution « solvable. »

Résistance de la caution

La résistance de la caution à satisfaire à son obligation et à libérer le navire de l'action dirigée contre lui peut engager sa responsabilité vis-à-vis du capitaine qui a droit, en cas de retard, à l'indemnité de surestaires.

Le Tribunal de Commerce du Havre en a décidé ainsi, le 11 janvier 1887, et son jugement a été confirmé par la Cour d'Appel de Rouen (2) [7 mai. 1888] qui a consacré pour la caution ce devoir de diligence dans l'exécution de ses engagements.

(1) Rev. Int. Dt Maritime 1896-97, p. 529.

(2) Rev. Int. Dt Mar. T. 4, p. 248.

Sort de la Caution

1°) En cas de nullité de la Saisie Conservatoire

La nullité de la Saisie Conservatoire entraîne pour effet radical la nullité du cautionnement fourni pour la libération du navire.

La caution sera dégagée de son engagement si la saisie conservatoire est déclarée nulle par le Tribunal pour avoir été opérée hors de propos.

Il en serait ainsi au cas où la saisie aurait été dirigée contre un navire insaisissable, par exemple : durant le voyage de retour pour les dettes contractées dans un port de relâche pendant et pour le voyage aller.

La saisie étant alors radicalement nulle, le cautionnement tombe avec la déclaration de nullité.

Cette solution a été adoptée par la Jurisprudence Egyptienne.

Un arrêt de la Cour d'Appel Mixte d'Alexandrie du 1^{er} Mars 1911 a jugé « que la déclaration de validité de la saisie était nécessaire pour rendre effective la garantie résultant du dépôt effectué ;

« Que, c'est seulement la saisie qui avait provoqué le cautionnement et que, sans saisie valable, le cautionnement qui représentait cette saisie, disparaissait.

Enfin, la Cour faisait très justement observer « que, s'il en avait été autrement, le versement des sommes pour lesquelles les saisies avaient été opérées aurait certainement été effectué comme paiement entre les mains des créanciers saisissants au lieu d'être fait à la caisse comme dépôt. »

Il est hors de doute que nos Tribunaux solutionneraient

dans le même sens cette question de dépendance étroite entre la Saisie Conservatoire et le cautionnement qui en est la conséquence.

2°) En cas de perte ultérieure du navire

Il y a lieu d'envisager cette question sous un double aspect et d'étudier successivement les rapports de la caution avec le saisissant, puis avec le saisi.

a) Rapports du saisissant et de la caution

La perte ultérieure du navire n'influera en aucune façon sur l'obligation contractée par la caution vis-à-vis du saisissant.

Cela s'explique d'ailleurs fort aisément.

Le navire saisi, pour obtenir sa libération, a dû fournir une caution qui s'est engagée personnellement à payer le saisissant sitôt que celui-ci aurait obtenu le titre exécutoire qui lui manquait.

L'armateur serait mal fondé à prétendre que la caution se trouve libérée par la perte du navire originairement saisi, en s'appuyant sur cet argument que sa propre dette se trouve éteinte en vertu de la faculté d'abandon dont il entend user à l'égard du saisissant.

En effet, grâce à l'ordonnance de Saisie Conservatoire, le créancier avait réussi à mettre le navire en sûreté, dans une certaine mesure ; il se trouvait soustrait aux risques de la navigation et la faculté d'abandon réservée à l'armateur n'offrait guère de risques pour lui qui était désormais certain de conserver un gage d'une valeur convenable.

Sur ces entrefaites, soit en vertu d'un accord des parties, soit en vertu d'une ordonnance du Président, une sûreté personnelle représenté par l'engagement d'une caution a été substituée au gage réel, représenté par le navire.

Il est dès lors bien évident que les événements de mer

qui affecteront plus tard le navire libéré ne sauraient avoir aucune influence sur l'existence ou sur l'extinction de l'obligation prise par la caution.

C'est ce principe que M. G. Marais (1) a rigoureusement appliqué dans une hypothèse qui lui avait été soumise par M. Verneaux, secrétaire général de l'Association Française de Droit Maritime et qui peut se résumer ainsi :

Un armateur est propriétaire de plusieurs navires ; l'un de ces navires aborde un navire appartenant à un tiers qui saisit alors conservatoirement, non pas le navire abordeur, mais l'un quelconque des autres navires de l'armateur. Pour le libérer, l'armateur donne caution. Postérieurement, le navire abordeur vient à périr.

L'armateur en fait abandon en saisissant. Cet abandon a-t-il pour effet de libérer la caution ?

M. G. Marais a proposé une solution négative.

« En effet, dit-il, au moment de la Saisie Conservatoire, l'armateur avait incontestablement le droit pour en obtenir la mainlevée de faire abandon du navire abordeur.

« Cette fortune de mer déterminée pouvait lui servir de monnaie libératoire au sujet de toutes les dettes nées du fait de l'abordage.

« Pour des raisons dont il était juge, l'armateur n'a pas voulu user de cette faculté. En donnant caution, il y a renoncé implicitement.

« Les événements ultérieurs de la navigation, conclut M. G. Marais, nous paraissent dès lors devoir rester sans influence sur le sort d'engagements personnels pris par un tiers pour libérer un navire arrêté. »

(1) Rapport sur la saisie cons. des navires présenté à l'A. F. D^t Mar. 1923.

b) Rapports du saisi et de la caution

La perte du navire affectera-t-elle en quelque façon les rapports de la caution et du saisi ?

La caution qui a payé conservera-elle dans tous les cas son recours contre le saisi ?

Il faut distinguer à cet égard suivant que la caution a été fournie sur une intervention personnelle de l'armateur ou, au contraire, sur une intervention exclusive du capitaine.

Dans le premier cas, la caution après avoir payé, aura indiscutablement un recours contre le propriétaire du navire puisqu'il s'agit d'un contrat conclu personnellement par ce dernier.

Dans le second cas, au contraire, la caution ayant été fournie sur une intervention exclusive du capitaine, l'armateur sera en droit d'exciper vis-à-vis de la caution, de la perte du bâtiment saisi et de se libérer par voie d'abandon du navire dès qu'il n'est pas constaté en fait qu'il a renoncé à l'exercice de cette faculté.

Cette solution a été consacrée par la Chambre des Requêtes dans un arrêt du 10 Août 1869 (1) qui est ainsi libellé :

« Attendu qu'il est constaté : 1° Que la somme de 4.000 fr. payée par les cautions l'a été pour dégager le navire d'une saisie ; 2° Que c'est avec le capitaine seul que les cautions ont traité ; 3° Que c'est par suite des faits du capitaine et pour lui que les cautions se sont obligées ; 4° Que le propriétaire du navire est resté complètement étranger au contrat. !

« Attendu que l'opération ainsi définie rentrait dans l'application de l'article 216 du Code de Commerce. »

C'est donc un principe désormais certain que l'armateur peut se prévaloir de la faculté d'abandon à l'encontre de la caution quand celle-ci a traité exclusivement avec le capitaine dans les conditions prévues à l'art. 216.

(1) D. 1872 — 1 — 79.

Caractère privilégié ou non de la créance sur la caution donnée

Faut-il reconnaître à la créance du saisissant un caractère privilégié sur la caution donnée ?

La question est délicate .

Un armateur pourra toujours affecter conventionnellement par privilège à un créancier déterminé les sommes qui pourront être payées par la caution.

Il n'y aura là qu'un transport de créance éventuelle. Dans ce cas, la créance du saisissant aura un gage spécial et privilégié.

Mais quelle solution adopter quand les conditions dans lesquelles intervient la caution sont muettes sur cette question de privilège ?

C'est l'avis de M. G. Marais (2) qui formule ainsi son opinion :

« Si la créance comportait un privilège, ce privilège se trouve reporté à son rang sur la somme que la caution sera plus tard appelée à verser.

« Si, au contraire, la créance était chirographaire, celle-ci viendra au marc le franc, s'il y a lieu à distribution par contribution. »

Remboursement du cautionnement

Toutes les parties intéressées au départ du navire sont tenues de rembourser le cautionnement qui a servi à le libérer.

Cette obligation incombe aussi bien aux affrêteurs qu'au capitaine représentant l'armement.

Il importerait peu, d'ailleurs, que ce dernier ne fut pas investi du commandement au moment où la dette a été

(2) Rapport précité, note p. 91.

contractée pour les besoins du voyage. il suffirait qu'il le fût au moment de la saisie.

Ce principe est formellement énoncé dans un arrêt de la Cour de Cassation (1) du 10 Août 1875 conçu en ces termes :

« Attendu que l'arrêt attaqué constate que sans le cautionnement fourni, le steamer chargé et prêt à partir serait resté dans les eaux du port par suite de la saisie dont il était frappé.

« Qu'il suit de là que toutes les parties intéressées au départ du navire, les affrêteurs aussi bien que le capitaine, étaient tenus de rembourser un cautionnement fourni dans leur intérêt commun. »

L'arrêt ajoute que le capitaine n'a pas été mis en cause en son nom personnel, mais « comme représentant l'armement » et que c'est en cette qualité seulement qu'il a été condamné, bien qu'il ne fut pas investi du commandement à l'époque de la saisie.

La Cour d'Appel de Bordeaux a récemment (2) confirmé cette Jurisprudence en décidant que « l'affrêteur condamné à donner mainlevée de la caution entièrement fournie par le capitaine pour libérer le navire saisi et à rembourser les frais de caution, doit rembourser intégralement les frais susdits supportés par le navire, sans qu'il importe que la banque qui a cautionné n'ait effectué aucun versement, et sans que l'affrêteur puisse prétendre utilement que ces frais sont exagérés. »

La Jurisprudence Américaine ne diffère pas sur ce point de la Jurisprudence Française. Elle admet aussi le remboursement intégral de tous les frais de cautionnement par les intéressés. Elle met tous ses frais à la charge du prétendu créancier si la saisie est déclarée injustifiée.

(1) Desjardins T. I. p. 382.

(2) Rev. D^t Mar. Comparé T. 2, p. 589.

La Cour d'Appel du Grand Circuit (1) a jugé, dans un arrêt du 5 Sept. 1911 que « lorsqu'un navire étranger, actionné en responsabilité d'un abordage, a été déclaré non en faute, et sur demande incidente a obtenu des dommages-intérêts, les frais qu'il avait dû faire pour se procurer une caution afin d'obtenir mainlevée de Saisie Conservatoire doivent lui être remboursés ; ils comprennent non seulement la prime payée à la Compagnie ayant fourni caution, mais encore toutes les dépenses accessoires nécessaires. »

Frais de Saisie Conservatoire

Un jugement de Marseille (2) du 12 Décembre 1892 a déclaré que les frais d'une Saisie Conservatoire, faite avant la faillite, à la poursuite d'un créancier, doivent être admis par privilège comme frais consentis pour la conservation de la chose.

Le Tribunal compétent pour connaître d'une demande en paiement de frais de Saisie Conservatoire sera le Tribunal de Commerce.

C'est ce qu'a décidé, le 24 avril 1923, le Tribunal de Commerce d'Anvers (3).

« Le Tribunal de Commerce est compétent sur la demande en paiement de frais d'une procédure de Saisie Conservatoire de navires pour dettes commerciales, pour autant qu'il ne s'agit pas de difficultés sur l'exécution de l'ordonnance de saisie. »

Généralisation souhaitable de la faculté de cautionnement de l'Art. 215

La faculté de libérer le navire en donnant caution n'est formellement admise par la loi que dans l'art. 215.

(1) Rev. Int. Dt Mar. 1911-12, p. 597.

(2) Journal Jurisp. Comm. et Mar. de Marseille, n° 204.

(3) Rev. Dt Marit. Comparé, T. IV, p. 224.

Jurisp. Port Anvers, 1923, 341.

C'est seulement lorsque le navire sera prêt à faire voile et sera saisi pour des dettes contractées à raison du voyage à entreprendre que le créancier saisissant ne pourra refuser d'accorder mainlevée immédiate de la saisie moyennant le bail d'une caution.

Le débiteur saisi a le droit absolu en ce cas d'imposer à son créancier l'acceptation d'une caution. Celui-ci doit se contenter de cette garantie qui offre pour lui toute sécurité et il est dans l'obligation de relâcher le navire.

Au contraire, en dehors du cas de l'art. 215, le créancier saisissant n'est jamais obligé d'accepter la caution qu'on lui propose. Il peut se refuser à libérer le navire et le saisi ne saurait l'y contraindre. Ce dernier sera donc forcé d'attendre que le Tribunal se prononce sur le bien-fondé de la créance invoquée par le saisissant. Et il en résultera pour lui un grave préjudice.

Ce dommage aurait parfaitement pu être évité sans aucun aléa pour le saisissant, grâce au bail d'une caution. Le créancier aurait trouvé la garantie réclamée, tandis que le saisi aurait repris la disposition de son navire. Les intérêts de chacun eussent été de cette façon parfaitement sauvegardés.

Pourquoi donc, puisque le cautionnement apparaît comme une garantie suffisante, ne pas généraliser la disposition contenue dans l'art. 215 et ne pas décider qu'on pourra, dans tous les cas, éviter la saisie en donnant caution ?

Ce serait un perfectionnement souhaitable de notre législation et qui serait unanimement approuvé.

Cette amélioration de notre loi commerciale était déjà inscrite dans le projet de révision de 1867.

L'art. 222 y comporte, en effet, la règle suivante : « Dans tous les cas, la saisie d'un navire peut être empêchée ou levée, moyennant caution donnée au créancier de le payer dans un bref délai convenu entre les parties ou fixé par le Tribunal de Commerce. »

CHAPITRE VII

Cas d'Insaisissabilité absolue des Navires.

Il est des circonstances exceptionnelles, spéciales au droit maritime, dans lesquelles les navires sont soustraits à la saisie et sont considérés comme insaisissables.

Nous laisserons de côté les cas d'insaisissabilité qui dérivent du droit commun, bien qu'on puisse à la rigueur concevoir qu'un navire fût insaisissable parce qu'il est donné ou légué à son propriétaire avec clause d'insaisissabilité. (Art. 581 C. Proc. Civ.) D'ailleurs, il faut reconnaître, avec M. Danjon (1) que cette hypothèse n'a « rien de pratique ».

Nous nous étendrons seulement dans ce chapitre sur les causes d'insaisissabilité absolue, réservant pour le chapitre suivant les causes d'insaisissabilité temporaire des navires.

Nous étudierons successivement l'insaisissabilité :

- 1° Des navires de guerre ou des navires assimilés ;
- 2° Des navires affectés à un service public.
- 3° Des navires nationaux de commerce.

§ 1 Navires de Guerre ou assimilés.

Parmi tous les navires d'Etat, les navires de guerre sont ceux dont il faut s'occuper tout d'abord car ils représentent le type le plus parfait du bâtiment d'Etat.

Le Docteur Max Mittelstein, avocat à Hambourg, a consacré à cette importante question une étude remarquable.

(1) Danjon, T. VI, Ch. VI, p. 154.

ment approfondie et complète (1) dont nous ne pouvons donner qu'un aperçu succinct.

Historique

Au point de vue historique, on doit constater qu'un seul écrivain s'est affirmé partisan de la saisissabilité des navires de guerre qui étaient alors considérés comme propriété du souverain : c'est Cornélius Van Bynkershoek qui, dans son ouvrage : « *De Foro legatorum* » critique la situation privilégiée des souverains par rapport aux autres débiteurs.

L'opinion de Bynkershoek est restée isolée.

Cependant, le cas de saisie en Hollande de navires de guerre espagnols, qu'il a relaté, n'est pas le seul connu.

On rapporte encore le cas du navire de guerre Hollandais : « *Prins Frédéric* » qui fut secouru par un brick anglais et ramené au port de Penzance. Le capitaine hollandais ayant refusé de payer une indemnité, les sauveteurs arrêtaient le navire durant six mois devant la Cour de l'Amirauté, puis furent obligés de le relâcher.

Depuis le cas du « *Prins Frederik* », rapporte Travers Twin, « chaque fois qu'un brick anglais a subi des dommages du fait d'un navire de guerre étranger ou quand un « navire anglais a porté secours à un navire de guerre en « détresse, le gouvernement anglais a pris pour habitude de « communiquer officiellement la réclamation de son national au gouvernement étranger et la question d'indemnité « a toujours été résolue transactionnellement « *sine trepitu* « et *foro judicii* ».

Le point de vue du gouvernement anglais qui se prononçait pour l'insaisissabilité des navires de guerre, a prévalu chez les différents peuples.

Le cas le plus typique est sans doute celui du brick amé-

(1) Rev. Int. Dt Mar. L. 8, p. 717.

ricain, « The Exchange » que Napoléon 1^{er} confisqua en 1810, à San-Sébastien (Espagne) et transforma en navire de guerre. Quand ce navire revint à Philadelphie, il fut réclamé par son ancien propriétaire. Jugeant avec une remarquable indépendance, la Cour Supérieure des Etats-Unis reconnût (1) que la législation du territoire ne s'étendait pas à un navire officiellement armé et appartenant à un souverain étranger avec lequel on était en paix.

On trouve ce principe dans d'autres écrits juridiques de 1794, 1855 et 1882 en ces termes :

« A ship or war when in foreing friendly port is ordinarily exempt from the juridiction of the port » .

« Un navire de guerre qui se trouve dans le port d'un pays ami est ordinairement exempt de la juridiction de ce port. »

La Cour de l'Amirauté Anglaise eut l'occasion, en 1879, de se prononcer dans le même sens à la suite de la saisie du navire de guerre américain : « The Constitution » qui s'était échoué dans le canal et avait été renfloué avec l'aide d'un vapeur anglais auquel il refusa ensuite de payer la rémunération demandée.

Dans le procès, la Couronne d'Angleterre fit déclarer par l'organe de l'avocat de l'Amirauté « qu'elle reconnaissait le caractère officiel du navire et s'opposait à l'exercice de la loi anglaise. »

Le Tribunal maritime rejeta, par l'organe du juge R. Phillimore, la saisie et décida : « C'est une base bien établie « que les navires de guerre qui appartiennent à une autre « nation avec laquelle on est en paix, ne sont pas soumis « aux lois du pays. »

En Allemagne, le Tribunal Civil de Hambourg a refusé le 15 Septembre 1891, d'arrêter le navire de guerre chilien

(1) Revue D^e Marit. Comparé Dor. T. I, p. 182.

« Présidente Pinto », pour des charbons livrés à ce bâtiment par un négociant de Kiel.

Enfin, le Gouvernement Français, dans le cas de la « Ville de Victoria » contre le navire cuirassé anglais « Sultan » a adopté le même principe et c'est en ce sens que s'est exprimé le ministre Flourens devant la Chambre des Députés à la séance du 7 Novembre 1887.

Depuis lors, tous les écrivains qui ont traité, directement ou indirectement cette question se sont prononcés pour l'insaisissabilité des navires de guerre.

Parmi les plus importantes, on peut citer : Harcourt, Philimore Twiss, Nizze, Heffter, Bischof, Kaltemborn, et encore Von Bar, Stok, l'américain Woolsey, les anglais William et Bruse, le portugais Pesta, les français Hautefeuille, Clunet et Pradier-Fodéré.

Ce court aperçu historique permet de considérer comme une loi internationale établie que les navires de guerre ne sont pas saisissables.

Motifs

Si les écrivains sont d'accord sur le principe de l'insaisissabilité des navires de guerre, en revanche ils sont divisés sur les motifs qui ont conduit à l'adoption universelle de ce principe qui n'est légalement reconnu nulle part.

La fiction que le navire de guerre est une partie du territoire national réunit beaucoup de partisans, mais ne constitue pas une explication suffisante du véritable motif de l'insaisissabilité.

Pradier-Fodéré a dit très justement que les navires de guerre « armés par un Etat Indépendant, sont une forteresse « flottante dont l'enceinte contient une fraction de cet Etat, « gouvernée par des fonctionnaires agents militaires et « administratifs, délégués de ce même Etat. On comprend « qu'ils doivent nécessairement participer de l'indépen-

« dance, de la souveraineté d'un Etat dont ils portent le
« pavillon, qu'ils ont droit aux honneurs, aux respects dus
« à cette souveraineté et qu'à raison de cette souveraineté,
« ils ne peuvent être subordonnés à aucun pouvoir étran-
« ger. »

Max Mittelstein a condensé ces motifs nombreux en quelques point que voici :

1° « Les navires de guerre sont la propriété d'un Etat ;
« ils naviguent sous le signe de sa puissance (pavillon national) et sont sous le commandement d'officiers au service
« de l'Etat ; ils ont pour ce fait un caractère officiel légal.

« 2° Les navires de guerre sont une partie de la puissance
« armée de leur Etat et sont sous les ordres directs de leur
« souverain.

« 3° Ils servent pour des motifs nationaux.

« 4° Ils sont les représentants de leur souverain représentant
« tant de leur Etat.

« 5° Par suite, si le motif du respect de la suzeraineté
« étrangère est celui sur lequel se base l'exterritorialité des
« navires de guerre, elle doit disparaître si la nation étrangère par sa conduite ne se montre pas digne d'une telle
« considération. »

C'est ce qui explique que seuls les navires de guerre d'une nation amie ont ce privilège.

Un navire de guerre qui ne se conduirait pas amicalement perdrait ce privilège car il mépriserait la suzeraineté de l'Etat dans lequel il se trouverait et perdrait ainsi la considération qui s'attache à son caractère officiel.

La Cour de Cassation a posé le principe dans un arrêt du 7 Septembre 1832.

« Attendu que le privilège établi par le droit des gens en
« faveur des navires amis, neutres, cesse dès que ces navires,
« au mépris de l'alliance ou de la neutralité du pavillon
« qu'ils portent, commettent des actes d'hostilité ; que dans

« ce cas, ils deviennent ennemis et doivent subir toutes les
« conséquences de l'état d'agression dans lequel ils se sont
« mis. »

Navires assimilés aux navires de guerre

Le privilège d'insaisissabilité des navires de guerre comporte quelques extensions.

Il est notamment reconnu aux navires qui ont à bord des souverains ou des ambassadeurs étrangers à cette seule condition que le navire soit entièrement à leur disposition.

Le privilège s'évanouirait si, outre ces personnages, il se trouvait à bord des passagers voyageant à leurs frais. Une saisie conservatoire pourrait, en ce cas, être dirigée contre le navire.

L'insaisissabilité protège encore les navires particuliers que l'Etat affrète pour les transports de troupes ou d'engins de guerre quand ils sont équipés par le Gouvernement, commandés par un officier à son service et battant pavillon de guerre. Ces navires sont alors regardés, ainsi que les autres navires de guerre, comme représentants de l'Etat. Il est défendu de les arrêter pendant leur emploi comme navires de l'Etat ou à raison de cet emploi.

Il est aussi généralement reconnu que les avisos, tenders et transports appartenant à la marine de guerre d'un Etat, jouissent du même bénéfice, bien qu'ils ne soient pas armés pour le combat. Ils sont considérés notamment par Lyon-Caen, Renault et le juge Phillimore, comme des dépendances de la marine de guerre.

De même, il ne sera point permis de saisir-arrêter les navires marchands ou pêcheurs réquisitionnés par l'Etat et équipés en guerre.

En revanche, les vaisseaux corsaires ne bénéficient pas de l'insaisissabilité car ils ne sont jamais considérés comme les représentants de l'Etat.

Rapport de M. Ripert, 16 Mai 1922

Le Comité Maritime International ayant décidé de mettre à l'ordre du jour de la Conférence de Londres, d'Octobre 1922, un projet de convention internationale sur le sujet suivant : « De l'immunité des Etats souverains au point de vue « du Droit maritime », M. Ripert a présenté au Bureau de l'Association Française du Droit maritime, à la séance du 16 Mai 1922, un rapport sur ce point.

Etudiant la condition juridique des navires de guerre, M. Ripert déclare : « Ils constituent le type le plus net des « bâtiments affectés à un service public. Ils font partie du « domaine public de l'Etat. Ils échappent à l'application des « règles du droit privé, et même des règles administratives « applicables aux seules propriétés privées. »

Il conclut en disant « qu'il faut laisser en dehors du projet « de convention les bâtiments de guerre. Ce n'est pas que le « système de l'immunité de juridiction soit à ce point satisfaisant. En France, grâce à l'organisation de la juridiction « administrative et à la haute indépendance du Conseil « d'Etat, nous avons une justice contre le souverain, et les « personnes lésées par les bâtiments de guerre ou celles qui « leur ont prêté secours peuvent demander en justice réparation ou rémunération. Mais il paraît difficile, pour le « moment du moins, d'appliquer ces principes aux vaisseaux « de guerre étrangers, d'autant que les pays étrangers n'auraient pas tous un recours juridictionnel à nous offrir. »

A la suite de la discussion ouverte sur les conclusions de ce rapport, discussion à laquelle prirent part MM. Audouin, Girault et de Rousiers, l'avis qui prévalut était « que les « immunités relatives à la juridiction et à la saisie devaient « être restreintes aux navires de guerre proprement dits, « c'est-à-dire ayant un équipage militaire... »

L'Association Française du Droit Maritime se prononçait

ainsi d'une façon formelle en faveur du maintien de l'insaisissabilité des navires de guerre.

Qu'allait décider à ce sujet la Conférence de Londres ?

Conférence de Londres. Octobre 1922

L'immunité des navires d'Etat fut sérieusement battue en brèche, ainsi que nous le verrons ultérieurement à la Conférence de Londres (9-11 Octobre 1922).

Finalement, la thèse de la suppression de l'immunité prévalut, même pour les navires de guerre, avec cette réserve toutefois que l'action serait portée devant les Tribunaux judiciaires de l'Etat propriétaire du navire, dont la souveraineté se trouvait ainsi respectée.

Le terme de la résolution fut le suivant : « — En ce qui « concerne les navires de guerre, l'exécution de ces obliga-
« tions doit être assurée par les mêmes tribunaux, mais seu-
« lement par ceux de l'Etat qui a la propriété ou la jouis-
« sance du navire et ce, par voie d'action « in personam »,
« contre ledit Etat, et en outre, par toute autre forme de
« procédure qui peut être admise par la loi dudit Etat. »

On remarque toutefois qu'il n'est point question ci-dessus de la suppression de l'insaisissabilité des navires de guerre.

Au contraire, seule l'action « in personam » est autorisée contre l'Etat propriétaire, ce qui exclut l'action « in rem » ayant pour objet le bâtiment lui-même.

Il paraît ainsi manifeste que l'Assemblée a voulu sauvegarder en tout état de cause l'indépendance des vaisseaux de guerre, en empêchant qu'ils soient immobilisés ou retenus en vertu d'une obligation quelconque.

Il faut donc admettre que cette résolution ne laisse aucune place à la possibilité d'une saisie conservatoire à l'encontre d'un navire de guerre, ce qui constituerait une atteinte à la souveraineté de l'Etat Etranger.

§ 2 Navires affectés à un Service public.

Il existe, dans chaque nation, un nombre important de navires qui servent aux intérêts de l'Etat.

Il faut ranger dans cette catégorie les navires affectés au service de la poste, aux transports de propriété d'Etat, à des buts scientifiques, tels que sondage, mesurage, pose de câbles, les navires-école, etc..

Quel sera le sort de ces navires ? Seront-ils susceptibles d'être saisis, même conservatoirement ?

Historique

L'espèce la plus connue est celle du « Parlement Belge », qui fit collision le 14 Février 1879, à la hauteur de Douvres, avec un remorqueur anglais dont le propriétaire réclama £ 3.500 d'indemnité et fit saisir le navire belge près de la Cour de l'Amirauté.

Le navire était la propriété de l'Etat Belge ; il naviguait sous son pavillon et il était commandé par un officier royal.

Sa destination était de servir comme navire postal entre Douvres et Ostende. Bien qu'il fut autorisé à transporter des marchandises et des passagers, le gouvernement anglais fit plaider contre la saisie par le ministère public pour cette raison que le « Parlement Belge » était affecté à un service officiel.

Le Juge R. Phillimore valida la saisie, considérant que le bateau en question était un simple paquebot non seulement pour transporter la poste, mais aussi pour transporter des marchandises puisque il avait été publié un tarif pour cette dernière catégorie.

Mais ce jugement fut repoussé le 27 Février 1880 par la Cour d'Appel et Lord Justice Brett s'exprima ainsi dans ses considérations.

« On prétend que l'immunité de juridiction n'avait aucune
« valeur parce que le navire servait à faire un commerce.
« On doit cependant considérer si le navire était employé
« dans son ensemble comme tel. Le transport des passagers
« étant subordonné à celui de la poste et le navire apparte-
« nant pour cette raison à l'Etat, étant en service pour l'Etat,
« n'était pas justiciable de la juridiction de la Cour de l'Ami-
« rauté. »

Ainsi, le premier juge décidait que le navire d'Etat perdait son privilège s'il ne faisait plus un service officiel, mais un service privé.

Mais, la Cour d'Appel fit très justement valoir que c'était là une question de fait de savoir lequel des deux services était le principal ou, plus précisément, quel était le but qui donnait au navire son caractère.

Navires de l'Etat Français

Les navires de l'Etat affectés à un service public ne peuvent pas être mis à la chaîne quelle que soit la qualité du créancier.

Leur saisie n'est pas davantage admissible que celle d'un navire de guerre.

« On ne saurait, en effet, permettre, déclare M. Ripert,
« qu'un créancier vienne troubler l'exécution d'un service
« public par une saisie alors même que cette saisie n'aurait
« qu'un caractère conservatoire. »

Le créancier doit poursuivre le recouvrement de la créance par la voie administrative, alors même qu'il aurait en mains un titre exécutoire résultant d'un jugement de condamnation.

Navires des Etats Etrangers

Comme nous ne soumettons pas aux règles du droit maritime privé les navires de l'Etat Français affectés à un ser-

vice public, nous ne pouvons pas soumettre à ces règles les navires appartenant à un Etat Etranger et qui sont affectés à un tel service.

Ainsi un bâtiment école belge ne saurait être traité, dans les eaux territoriales françaises comme un navire de commerce belge.

En effet, la reconnaissance de la souveraineté des Etats Etrangers nous oblige, au contraire, à ne pas entraver les services publics de cet Etat. D'ailleurs, le plus souvent, la nature même du bâtiment permettra de reconnaître son affectation.

Les Conventions de Bruxelles de 1910 sur l'abordage (art. 11) et sur l'assistance (art. 14) déclarent expressément que les règles qu'elles posent ne sont pas applicables aux navires exclusivement affectés à un service public.

La saisie de ces navires est absolument impossible.

Une saisie qui n'aurait même qu'un caractère conservatoire porterait atteinte à la souveraineté de l'Etat Etranger et mettrait obstacle à la gestion du service public étranger.

L'Association Française du Droit Maritime considérait ce principe comme indiscutablement établi, quand, sur la proposition de M. Ripert, elle admettait la règle suivante comme pouvant servir de base à un accord international :

« Règle II. Les vaisseaux de guerre et les navires appartenant à un Etat et affectés dans cet Etat à l'exécution d'un service public ne peuvent faire l'objet d'aucune saisie dans un autre pays pour quelque cause que ce soit. »

Navires Postaux insaisissables

L'insaisissabilité a été étendue par conventions internationales aux navires appartenant à des particuliers et affectés à un service public d'Etat comme le service postal.

En effet, un navire marchand ne bénéficie pas d'un tel privilège par le seul fait du transport du courrier, car il reste

toujours navire marchand et ne représente point l'autorité de son Etat.

Il ne suffirait pas davantage que ce navire reçut une solution de l'Etat, car cela ne changerait en rien son caractère privé.

Si donc les navires postaux privés deviennent insaisissables, cela résulte seulement d'une disposition de loi ou d'un traité international.

1°) **Conventions Internationales**

La France a conclu à cet effet de nombreuses conventions avec les puissances étrangères, notamment avec l'Angleterre, le Venezuela, Haïti, l'Espagne, l'Autriche et l'Italie.

L'Angleterre et la Belgique ont passé un contrat de ce genre le 17 Février 1876.

L'Allemagne, au contraire, n'a contracté aucun engagement de cette nature.

La Jurisprudence Française a trouvé l'occasion d'appliquer ce principe d'insaisissabilité des navires postaux à l'égard de l'Italie.

Le Tribunal Civil de Marseille avait validé la saisie du navire italien « Solunto ».

L'affaire fut déférée à la Cour d'Aix qui dans un arrêt du 3 Août 1885, infirma cette décision et prononça l'annulation de la saisie en se basant sur les considérations suivantes :

« Que les 18 et 20 Novembre 1875, un règlement arrêté
« entre les administrations postales de France et d'Italie re-
« produit l'art. 6 du traité international du 3 Mars 1869, sti-
« pulant que les paquebots employés par les administrations
« des postes des deux nations pour le transport des corres-
« pondances dans la Méditerranée, lorsqu'ils seront des bâ-
« timents nationaux, propriété de l'Etat, ou des bâtiments
« frétés ou subventionnés par l'Etat, seront considérés comme

« vaisseaux de guerre dans les ports des deux pays où ils
« aborderont régulièrement ou accidentellement et y joui-
« ront des mêmes honneurs et privilèges, notamment, ne
« pourront, à aucun titre, être détournés de leur destination,
« ni être sujets à saisie-arrêt, embargo, arrêt ou prise. »

2^e) Disposition de loi

Nous avons dit que l'insaisissabilité des navires postaux privés pouvait résulter, non seulement des conventions internationales, mais encore d'une disposition de loi.

La loi qui régit cette matière en France n'est autre que la loi des 24-30 Juillet 1793.

Elle dispose, dans son art. 76 que les paiements, ainsi que les chevaux, provisions, ustensiles à équipages destinés au service de la poste, ne pourront être saisis sous aucun prétexte.

Cette loi paraissait viser spécialement les services postaux de terre.

Il faut cependant admettre qu'elle concerne également les services postaux maritimes.

Ce principe a été formellement consacré par deux décisions de Jurisprudence émanant du Tribunal Civil de Marseille (24 Mars 1886) et de la Cour d'Appel d'Aix (27 Janvier 1887).

Ces décisions étaient motivées en termes très généraux.

« Attendu qu'un service postal est un service public se
« liant essentiellement à l'administration de l'Etat ; que lors-
« que des navires sont chargés de ce service, il est nécessaire
« qu'ils deviennent insaisissables et que les deniers, comme
« le matériel, l'outillage, l'approvisionnement qui assurent
« leur exercice participent de leur nature ; que l'on peut dire
« que ces choses sont leur alimentation, qu'ils en sont l'ac-
« cessoire obligé, indispensable à leur vie, et par suite insai-
« sissable comme eux ;

« Qu'ils ne peuvent être affectés qu'aux besoins de leur
« marche et que, pour le salut de l'intérêt de tous, ils ne peu-
« vent être distraits de cette destination pendant la durée du
« service postal et jusqu'à l'expiration de ce dernier :

« Que tant que dure ce service, les objets qui l'assurent
« ne sont plus dans le commerce et par suite, ne sont plus
« insaisissables à cause de leur nature, aussi bien que par
« suite des principes généraux de notre droit, qui n'admet-
« tent pas l'existence de toute chose contraire à l'ordre
« public ;

« Que interpréter autrement l'art. 581 Code Proc. Civile,
« ce serait permettre tout aussi bien la saisie du navire ; que
« le législateur n'a pu avoir en vue une conséquence pareille
« et arriver, soit à mettre en échec la marche de la justice,
« soit à amoindrir les moyens de défense de la patrie.. »

Quelle est la limite de cette insaisissabilité ?

C'est là un problème qui a été résolu par le Tribunal Civil de Marseille, dans un jugement du 24 Février 1887 décidant que le bénéfice de l'insaisissabilité ne peut être étendu aux biens personnels de l'entrepreneur de courriers postaux.

Notamment, quand l'entrepreneur d'un service postal maritime exerce sur les paquebots affectés à ce service l'industrie du transport des passagers et des marchandises, on ne saurait étendre, dit le jugement, la faveur de l'insaisissabilité aux frets qu'il encaisse ainsi, en qualité de commissionnaire de transports pour le compte des particuliers.

Exception en faveur de l'Etat

La règle de l'insaisissabilité des navires postaux consacrée par une loi ou par une convention internationale, n'est pas absolue.

Elle souffre une exception en faveur de l'Etat lui-même qui ne doit point pâtir d'un principe admis dans son intérêt.

En conséquence, si les navires postaux ne peuvent être

saisis par des tiers, il ne saurait en être de même vis-à-vis de l'Etat qui fait pratiquer une pareille saisie en son nom par l'Administration des Douanes, en cas de contravention commise par un capitaine.

C'est ce qui a décidé le Tribunal Civil de Marseille dans un jugement du 27 Mai 1887.

« Il serait étrange, disait le Tribunal, que l'Etat armé de ses lois de douanes, ne pût pas les appliquer vis-à-vis d'une compagnie qui le représente, par suite du service payé qu'elle fait pour son compte.

« Evidemment, le législateur de 1793 n'a pas voulu consacrer une théorie aussi préjudiciable aux droits de l'Etat.

« Il en résulte que l'insaisissabilité ne peut être opposée qu'aux simples particuliers qui ne peuvent, sous aucun prétexte, entraver un service public comme celui des postes ;

« Mais il est manifeste que cette insaisissabilité ne peut pas se retourner contre l'Etat lui-même. »

En vertu de cette jurisprudence, qui doit être approuvée, il faut admettre que l'Etat pourra toujours, par l'intermédiaire de quelque administration publique agissant en son nom, opérer la saisie des navires postaux.

Il constituera le seul créancier qui puisse passer outre au principe de l'insaisissabilité des paquebots affectés au service postal.

§ 3 Navires Nationaux de Commerce

Quelle sera la condition juridique des navires appartenant à l'Etat, ou affrétés par lui et affectés au commerce ?

Bénéficieront-ils de l'insaisissabilité comme les navires affectés à un service public ?

Ou seront-ils soumis au droit commun comme de simples navires marchands ?

Cette question, qui s'est posée depuis la guerre de 1914 avec une insistance particulière, a été résolue différemment suivant les pays, et surtout suivant les tendances plus ou moins modernisatrices des Etats.

Historique

Sans doute, dès avant le conflit mondial, des tendances isolées à l'utilisation des navires d'Etat pour des fins exclusivement privées, s'étaient révélées.

Mais elles étaient si timides qu'il ne se trouva aucun principe spécial de Droit International pour les reconnaître expressément.

Max Mattelstein cite pour mémoire la « Preussische Seehandlings Societat », la « Danische Groënland Compagnie » et le « Prussich Amerikan Company », toutes organisées par l'Etat, mais servant à des fins d'ordre privé et entretenant des navires de commerce.

Il indique encore, comme entreprises isolées, le « Panama Railroad Steamship Line » du Brésil, et le « Lloyd Brasilien », également brésilien.

C'est seulement, au début de la guerre de 1914, que l'on vit un grand nombre de navires d'Etat affectés au commerce.

En dehors des Etats-Unis, il faut citer la Russie, le Canada, l'Australie, le Portugal, la France et la Belgique qui consacrèrent des flottes entières aux services de ravitaillement destinés à l'alimentation du Commerce National.

A la fin de la guerre, chacune des puissances alliées ou associées se trouva à la tête d'une flotte considérable de navires marchands provenant de prises, de réquisitions, de constructions, d'achats à l'étranger, d'attributions faites à titre de réparations.

C'est ainsi que les Etats devinrent amateurs. Presqu'insensiblement, ils furent amenés à poursuivre une exploitation

commerciale entreprise primitivement dans un intérêt national.

Peu à peu, ils envisagèrent avec satisfaction le but lucratif de l'exploitation de ces navires et, pour aider au relèvement de finances difficiles, ils en vinrent à rechercher le bénéfice commercial de l'entreprise conçue d'abord dans l'intérêt du pays.

Mais pour arriver à ce but essentiellement lucratif, les Etats mettent en œuvre les mêmes moyens d'action que les particuliers. Ils possèdent des navires qui sont l'objet de propriété privée. Il les exploitent comme des armateurs.

« Il a paru alors particulièrement choquant, déclare M. Ripert, que cette exploitation ne soit pas soumise absolument aux mêmes règles que celle de tout commerçant. Mais on a douté que les principes généraux du droit permissent une telle assimilation. »

La question a pris d'ailleurs une telle importance dans tous les pays qu'elle a attiré l'attention du Comité Maritime International et lui a suggéré la mise à l'ordre du jour de la Conférence de Londres d'Octobre 1922, d'un projet de convention internationale sur « L'immunité des Etats souverains au point de vue de Droit Maritime. »

Chaque Association nationale fut invitée à indiquer les règles appliquées dans son pays aux navires d'Etat, tout aussi bien qu'aux navires des Etats Etrangers.

L'Association Française de Droit Maritime confia à M. Ripert la mission de dresser un rapport sur cette question.

Doctrines Françaises

Dans cette étude qui fut présentée au Bureau de l'A.F.D.M le 16 Mai 1922, M. Ripert situa « la condition juridique des navires appartenant à l'Etat et l'immunité des Etats au point de vue du Droit Maritime. »

Après avoir montré l'esprit profondément conservateur

de la Jurisprudence Française qui n'admet pas la saisie des navires nationaux de commerce, qu'ils appartiennent à l'Etat Français ou à l'Etat Etranger, M. Ripert a formulé les conclusions qui, dans son esprit, pouvaient servir de base à un accord international.

Il se déclare partisan de la compétence des tribunaux ordinaires et de la possibilité de la saisie.

Pourquoi, en effet, ne point traiter cette exploitation d'Etat comme une exploitation commerciale ordinaire et ne pas assujettir ces navires de l'Etat aux mêmes règles que les navires de Commerce ?

Il ne faut pas créer « une situation intolérable » pour les personnes qui contractent avec l'Etat ou pour celles qui souffrent préjudice de son action.

Il est « désirable » dans un pays comme le nôtre où il existe une Juridiction commerciale, que les Tribunaux de Commerce soient compétents lorsque l'Etat est en cause, à raison de cette exploitation du Commerce Maritime.

En effet, il serait à craindre lorsqu'on crée une différence entre les navires affectés à un service public et les navires de commerce, qu'un Etat n'élargisse outre mesure la notion du service public pour échapper à la compétence des tribunaux étrangers.

C'est ce qui arriverait infailliblement si la règle précédente était posée dans une convention internationale.

On sait que la notion du service public est fort imprécise.

Ainsi la Jurisprudence fait rentrer dans la notion du service public l'importation des marchandises destinées au ravitaillement d'un pays.

Il serait donc utile de préciser que seuls les navires transportant des marchandises destinées à la défense nationale seront considérés comme insaisissables en raison de leur affectation à un service public, mais que tous les autres navires marchands de l'Etat seront au contraire, considérés

comme de simples navires de commerce alors même que l'Etat transporterait pour son propre compte une cargaison lui appartenant.

M. Ripert a résumé ses conclusions en quelques règles précises, rédigées sous la forme qu'elles pourraient prendre dans une Convention Internationale.

Voici celles qui concernent notre espèce :

« Règle III. — Les navires de commerce appartenant à un Etat peuvent être saisis dans tous les pays pour sûreté des créances nées à raison de l'exploitation de ces navires ».

« Règle IV. — Sont considérés comme navires de Commerce d'Etat les navires affectés aux transports des passagers ou des marchandises, alors même que l'Etat les affecterait au transport des cargaisons lui appartenant, sauf le cas où les marchandises sont destinées aux besoins de la défense nationale. »

Les tendances rénovatrices ainsi formulées par M. Ripert semblaient en contradiction absolue avec les décisions les plus récentes de la Jurisprudence Française.

Nous verrons ultérieurement qu'elles prévalurent cependant à la Conférence de Londres (Octobre 1922).

La majorité des membres du Comité Maritime International se prononça dans le même sens. Un projet de Texte fut rédigé dans cet esprit pour être soumis à la Conférence diplomatique de Bruxelles.

Jurisprudence Française

Quels sont donc les principes directeurs de cette Jurisprudence Française si résolument conservatrice ?

Toujours fidèles au vieux principe de l'immunité des navires d'Etat, les Tribunaux Français se sont refusés à valider la saisie des navires de commerce de l'Etat Français et des Etats Etrangers.

Ils n'ont jamais cessé d'appliquer à tous les navires nationaux de commerce la règle de l'insaisissabilité.

1^e) Navires de Commerce de l'Etat Français

En effet, l'insaisissabilité des biens de l'Etat Français est un principe tellement bien établi dans notre droit que l'on ne sait pas comment l'exploitation maritime pourrait justifier une dérogation à cette règle.

Sans doute, il paraît évident que la Saisie Exécutoire des navires de commerce appartenant à l'Etat ne soit pas admise, car il n'est point permis d'user contre lui des voies d'exécution du droit privé (1).

Mais la Saisie Conservatoire est-elle tout aussi impossible que la Saisie exécutoire ?

Son importance est infiniment moins considérable. Elle n'entraîne pas l'exécution du gage. Elle constitue simplement un arrêt du navire ordonné par l'autorité judiciaire. Enfin, elle n'influe en aucune façon sur la compétence puisque nous ne connaissons pas, en France, la compétence du « forum arresti ».

Il semblerait donc qu'on puisse admettre cette procédure.

Cependant, il faut considérer le but de la Saisie Conservatoire. C'est d'empêcher la disparition du gage et de forcer le propriétaire du navire à donner caution. Bref, c'est une mesure dirigée contre un armateur présumé insolvable.

Or, chacun sait que, dans le pays soumis à sa souveraineté, l'Etat ne peut pas être présumé insolvable.

Il faut conclure de là que la Saisie Conservatoire n'est pas non plus possible.

C'est, d'ailleurs, en ce sens que s'est prononcé la Jurisprudence.

On ne cite pas d'exemple d'une Saisie Conservatoire pratiquée en France sur un navire de l'Etat Français.

Si on devine les intentions de la Jurisprudence en cette matière, c'est en se basant sur les décisions rendues quand

(1) Hauriou. Précis de Droit Administratif, 9^e édit. p. 957.

des Saisies Conservatoires ont été dirigées contre des navires étrangers.

Nos Tribunaux les ont toujours annulées en invoquant cette raison que les navires de l'Etat sont insaisissables.

Cette raison, déclare M. Ripert, « n'était évidemment « donnée pour les navires étrangers que parce que nos Tribunaux l'admettaient pour les navires de l'Etat Français. »

Au surplus, cette question n'offre plus maintenant dans notre pays, l'intérêt pratique qu'elle revêtait à l'issue du conflit mondial.

A cette époque, l'Etat Français se vit propriétaire d'une flotte de commerce importante dont le tonnage brut était évalué, au 31 mars 1921, à plus de 780.000 tonneaux dont 327.220 tonneaux de navires ex-ennemis.

Cette flotte était alors en partie affectée à un service public, en partie exploitée par différents services ministériels.

Mais la majeure partie de cette flotte était affectée aux transports de marchandises. L'Etat était ainsi devenu armateur. Il exploitait directement ses navires à l'aide des Agents du Transit Maritime ou il les donnait en gérance à des armateurs.

Cet état de choses n'était que passager.

La liquidation de la flotte d'Etat a été ordonnée par la loi du 9 Août 1921 et elle se poursuit actuellement.

Sans doute, tous les navires appartenant à l'Etat n'ont pas encore été aliénés et la liquidation de la flotte d'Etat durera vraisemblablement assez longtemps.

Il faut cependant remarquer que la France a volontairement abandonné le système économique d'exploitation d'une flotte de commerce par l'Etat.

Les difficultés juridiques soulevées par cette exploitation tendront donc de plus en plus à disparaître en ce qui concerne les navires de commerce de l'Etat Français.

Elles ne continueront pas moins à subsister pour les navires de commerce des Etats Etrangers.

A cet égard, l'étude de notre Jurisprudence offre un réel intérêt pratique.

2°) Navires de Commerce des Etats Etrangers

Les Tribunaux Français n'admettraient certainement pas qu'un créancier puisse saisir le navire de Commerce de l'Etat Etranger pour faire exécuter un jugement de condamnation.

Il leur serait, en effet, impossible de présumer une renonciation volontaire de l'Etat Etranger à ses droits.

Notre Jurisprudence a toujours affirmé comme un principe certain que les voies d'exécution privée sont irrecevables contre les Etats.

Si on n'a pas tenté de Saisie-Exécution contre un navire d'Etat Etranger, en revanche la Saisie Conservatoire a été assez souvent essayée.

En France, cette Saisie Conservatoire n'aurait eu aucune conséquence quant à la détermination du Tribunal compétent. Elle n'aurait eu d'autre résultat que de forcer l'Etat Etranger, qui aurait voulu libérer son navire, à donner caution.

C'eût été un résultat excellent pour le créancier qui, trop souvent, éprouvera les plus grandes difficultés à obtenir justice de l'Etat Etranger.

La Saisie Conservatoire ne pouvant être pratiquée qu'avec l'autorisation du Président du Tribunal de Commerce, « il « semble, dit M. Ripert, dans le rapport précité, qu'il n'y ait « aucun inconvénient à l'admettre contre l'Etat Etranger. »

Pourtant, la Jurisprudence Française a toujours refusé d'autoriser ou de valider la Saisie Conservatoire d'un navire appartenant à un Etat Etranger et géré commercialement.

Elle n'a jamais abandonné ce principe que « les biens « d'Etat, même lorsqu'ils sont employés à une exploitation « commerciale, ne sont pas saisissables ».

Plusieurs décisions en ce sens ont été rendues dans des circonstances analogues, notamment par les Présidents des Tribunaux du Havre (9 Mai 1919 ; 17 Sept. 1919 ; 17 Juillet 1920) ; de Bordeaux (27 Avril 1920) et de Rouen (20 janvier 1922 (1)).

Le Havre (9 Mai 1919)

Dans son ordonnance du 9 Mai 1919, le Président du Tribunal de Commerce du Havre a refusé de maintenir la saisie du steamer « Campos », appartenant au gouvernement fédéral Brésilien, saisie qu'il avait d'abord autorisée en ajoutant qu'il lui en serait référé en cas de difficulté.

Les motifs qui ont décidé ce magistrat à rapporter son ordonnance sont les suivants :

« Il est incontestable en droit que la propriété de l'Etat
« est insaisissable même lorsque l'Etat est débiteur et que la
« dette résulte d'un contrat passé avec lui ; a fortiori, il en
« est ainsi de la propriété d'un Etat Etranger qui participe
« également à l'immunité diplomatique.

« Il suit de là que la propriété d'un Etat Etranger ne
« peut être saisie en France par les modes du droit commun
« et que l'Etat étranger échappe à la Juridiction Française
: alors même qu'en face de lui, il n'aurait que des intérêts
« privés. »

Sur la question de fait, ce magistrat conclut :

« Attendu qu'il est établi par le titre de nationalité du
« steamer « Campos », qu'il est la propriété du Gouvernement
« Fédéral Brésilien ;

« Qu'il est sans importance de savoir à quel titre l'Etat
« Brésilien a acquis la propriété de ce navire, que ce soit
« pour l'avoir acheté, ou fait construire, ou par prise de
« guerre ;

« Qu'il est bien certain, d'autre part, que le fait que le

(1) Rev. Int. D^t Mar. T. 34, p. 1074.

« Gouvernement Fédéral du Brésil fait gérer le steamer
« « Campos » ainsi que tous les autres navires confisqués
« par lui, par le Lloyd Brésilien, ne peut modifier la nature
« de la propriété et lui conférer le caractère privé ;

« Qu'il y a donc lieu de décider tant en droit qu'en fait,
« que le steamer « Campos », propriété nationale de l'Etat
« Brésilien, ne pourrait être saisi par la Compagnie des
« Chargeurs Réunis à titre de gage pour les dettes contractées
« envers elle par le Lloyd Brésilien. »

Bordeaux (27 Avril 1920)

Le Président du Tribunal Civil de Bordeaux, par ordonnance de référé du 27 Avril 1920, a ordonné en ces termes, mainlevée d'une Saisie Conservatoire pratiquée par le steamer « Englewood » du « Shipping Board » des Etats-Unis.

« Attendu que le navire saisi appartient au Gouvernement
« américain quoique géré par « la Cosmopolitan Line », qu'il y
« a lieu de lever la Saisie Arrêt sur les papiers de bord du
« navire. »

Le Havre (17 Juillet 1920)

Enfin cette Jurisprudence a été confirmée à nouveau par le Président du Tribunal de Commerce du Havre qui rapporte, dans une ordonnance du 17 Juillet 1920, l'autorisation précédemment donnée de saisir le steamer « Glenridge » en se basant sur les considérations suivantes :

« Attendu qu'il est établi que le navire « Glenridge »
« appartient au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique ;

« Attendu que les biens d'Etat, même lorsqu'ils sont em-
« ployés à une exploitation commerciale ne sont pas saisis-
« sables et que, s'ils sont confiés à la gérance des tiers, ils
« ne demeurent pas moins des biens d'Etat sur lesquels
« aucune saisie ne peut être exercée.

« Qu'il échet, en conséquence, de maintenir notre Juris-

« prudence antérieure et de rapporter l'ordonnance ayant « autorisé la saisie du « Glenridge. »

Comme on peut en juger par ces trois décisions relativement récentes, la Jurisprudence Française est solidement établie.

Elle n'a pas varié d'un pas, en dépit des situations nouvelles créées par la guerre.

Elle n'a pas suivi les idées d'une Doctrine rénovatrice.

Et malgré l'exemple que lui donnaient plusieurs Jurisprudences Etrangères, elle a maintenu avec prudence et fermeté la tradition de l'insaisissabilité des navires d'Etat, qu'ils fussent ou non affectés à une entreprise commerciale.

En se prononçant ainsi de façon absolue pour l'insaisissabilité, notre Jurisprudence n'a fait que conserver un principe qui reste toujours admis dans la plupart des pays.

Jurisprudences Etrangères admettant l'insaisissabilité

En effet, les Tribunaux du Canada, de l'Angleterre, des Etats-Unis, de Belgique, d'Allemagne et de Hollande se sont tous déclarés partisans de l'insaisissabilité des navires appartenant à des Etats souverains et affectés à des opérations commerciales.

Canada

La Cour de l'Echiquier du Canada (district de l'Amirauté de Québec) s'est prononcée pour l'insaisissabilité le 19 Octobre 1922 (1) dans l'affaire du navire « Indo-Chine ».

A la suite d'une collision dans le Saint-Laurent avec un vapeur danois, le navire « Indo-Chine » avait été saisi.

Une requête était présentée à la Cour afin d'obtenir la levée de cette saisie, pour les raisons suivantes : l'« Indo-Chine » au moment de la collision, était un navire français et appartenait au Gouvernement de l'Indo-Chine, possession

(1) Revue Dt Marit. Comparé Dor. T. I, p. 182.

française, qui était administrée par un Gouverneur général, gouvernant et administrant pour et au nom de la République Française ; le navire, ses officiers, et son équipage étaient au service de ce gouvernement et payés par lui. Enfin, au moment de l'accident, il effectuait un voyage dans l'intérêt du Gouvernement de l'Indo-Chine.

La Cour admit que « en tant que propriété publique
« d'un Etat souverain et indépendant et destinée à l'usage
« du public, le navire est à l'abri de toute saisie ».

Angleterre

L'Angleterre, nation essentiellement traditionnaliste et respectueuse des principes de souveraineté, ne pouvait pas se prononcer contre l'immunité dont jouissent les navires d'Etat même affectés au Commerce.

La cause qui fait autorité, en ce pays, sur ce sujet est celle du « Parlement Belge », ce paquebot-poste qui faisait le service entre Ostende et Douvres, en transportant des passagers, et qui fut saisi à la suite d'une collision avec un vapeur anglais, malgré sa qualité de propriété du Roi des Belges, servant dans un but national.

La mainlevée de la saisie ayant été sollicitée en appel, le Juge Brett déclara, au nom de la Cour (1) :

« Le principe qui peut être dégagé de ces divers précédents, est que l'indépendance absolue de chaque autorité souveraine et la courtoisie internationale entraînent cette conséquence que chacun des Etats souverains renonce à exercer, au moyen de ses tribunaux, sa propre juridiction territoriale sur la personne d'un souverain ou d'un ambassadeur d'un autre Etat ou sur la propriété publique d'un Etat... »

« Rechercher en justice un souverain indépendant, c'est l'acculer à sacrifier, soit sa propriété, soit son indépendance. »

(1) Revue D^t Mar. Comparé Dor. T I, p. 182 et s.

Comme on avait prétendu que l'immunité était perdue par le fait que ce navire avait servi dans un but commercial, à savoir le transport de marchandises et de passagers, en plus de la poste, le juge Brett conclut :

« Il a été fréquemment déclaré qu'un souverain indépendant ne peut pas être poursuivi personnellement, bien qu'il soit entré dans une affaire commerciale privée ;

« Il a été jugé qu'un ambassadeur ne peut pas être poursuivi personnellement, bien qu'il ait fait du commerce ;
« et dans les deux cas, pour la raison que cela serait incompatible avec l'indépendance et l'égalité de l'Etat qu'il représente. »

« On ne peut, par hypothèse, nier à la propriété du navire son caractère de propriété publique ; le cas tombe sous la règle ; il est dans l'esprit de la règle ;

« Par conséquent, nous sommes d'opinion que le simple fait que le navire a servi subordinairement et partiellement dans un but commercial ne fait pas disparaître l'immunité générale. »

Cette décision eut un grand retentissement parce qu'elle consacrait les principes suivants :

1^o) Un souverain étranger a le droit de voir la propriété publique de son Etat respectée ;

2^o) Il est contraire à la loi internationale et à la « *Comitas gentium* » qu'un souverain indépendant soit directement ou indirectement impliqué devant une Cour Anglaise.

Enfin, cette décision désapprouvait ce jugement rendu par Sir Robert Phillimore, dans le cas du « *Clarkish* », qu'un navire appartenant à un souverain Etranger puisse perdre son droit de réclamer l'immunité contre une saisie s'il s'est engagé dans une entreprise commerciale en qualité de transporteur de marchandises.

Depuis lors (1880), les Cours de l'Amirauté Anglaise, prenant pour point de départ l'affaire du « *Parlementa Belge* »,

n'ont jamais cessé, dans leurs décisions successives, de reconnaître que tous les navires possédés ou réquisitionnés par un gouvernement, utilisés dans un but militaire, politique ou commercial, sont, aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre, à l'abri de la saisie.

En 1903, dans l'affaire du « Young Scotia », le Comité Judiciaire du Conseil Privé approuva un arrêt de la Cour Suprême de Terre-Neuve annulant une saisie dirigée contre un navire utilisé par le Gouvernement Canadien comme bateau passeur en liaison avec une ligne de chemin de fer gouvernemental.

En 1906, dans l'affaire « Jasey » le Président de la Cour de l'Amirauté leva la saisie d'un navire appartenant au Roi de Roumanie et faisant liaison avec les chemins de fer nationaux de ce pays.

En 1916, dans l'affaire du « Broadmayne », vaisseau réquisitionné par la Couronne et saisi à la suite d'un sauvetage, la Cour d'Appel décida que toutes procédures ultérieures, saisie ou détention, « soient arrêtées aussi longtemps que le « navire resterait sous réquisition, au service de la Couronne, parce qu'il est clair qu'un navire réquisitionné par la Couronne est autant exempt de toute saisie qu'un navire de guerre du Roi le serait ».

En 1918, dans l'affaire du « Crimdon », vapeur suédois alors sous charte au service du Gouvernement des Etats-Unis pour usage public, la saisie ne fut pas maintenue.

En 1920, dans l'affaire du « Porto-Alexandre », propriété du Gouvernement Portugais, la Cour d'Appel confirma un jugement de Sir Hill, disant « qu'un Etat souverain ne peut pas être impliqué dans une Cour Anglaise, soit directement par une poursuite « in rem » ou indirectement par la saisie de ses propriétés ».

Ce principe fut appliqué encore dans maintes affaires : « L'Espozanda » (19 et 27 Février 1918) « Gagara » (1919) ;

« Annette » et « Dora » (1919) et aussi dans les cas du « Mesicano », de l'« Erossos », de l'« Eole » et du « Koursh » (1).

Enfin, le 12 Juillet 1922, dans l'affaire du « Tervaëte » la Cour d'Appel Anglaise confirma cette Jurisprudence ininterrompue.

A la suite d'une collision avec un navire anglais le « Tervaëte » alors propriété du Gouvernement belge et à son service, fut vendu à des propriétaires privés et vint en Angleterre où il fut saisi par les armateurs du navire anglais.

Ceux-ci alléguaient que la collision avait fait naître un lien d'obligation dormant tant que le « Tervaëte » appartenait au Gouvernement Belge mais qui pouvait se réveiller quand le navire, devenu propriété particulière, viendrait à tomber sous la juridiction britannique.

Le Président de l'Amirauté refusa de relâcher le « Tervaëte ».

Mais sa décision fut renversée à l'unanimité par la Cour d'Appel, composée de Leurs Seigneuries les juges Bankes, Scrutton et Atkin, qui affirmèrent qu'un lien maritime ne pouvait pas s'attacher à la propriété d'un Etat souverain et qu'au moment de la collision le Gouvernement Belge ne pouvait être poursuivi « in personam » ni son navire être arrêté « in rem ».

« Pour moi, disait le juge Atkin, le résultat semble qu'un lien maritime contre un Etat souverain ne peut exister dans aucun cas ».

On ne pouvait plus nettement affirmer le principe directeur de tout ce vaste monument de Jurisprudence Britannique.

(1) G. Roscoe. Etude droit anglais. Condition juridique des Navires d'Etat. Rev. Int. D^t Mar. T. 34, p. 24 et s.

Etats-Unis

Les Tribunaux des Etats-Unis, depuis l'affaire de l' « Exchange » n'ont pas suivi d'autre ligne de conduite.

Dans l'affaire du « Pampa » une Cour de district de New-York a accordé le bénéfice de l'immunité à ce transport naval de la République Argentine, qui avait à bord une cargaison de marchandises appartenant à des particuliers, parce que le but du voyage était précisément pour ce navire d'aller aux Etats-Unis afin d'y prendre un chargement de charbons et de munitions, pour l'usage du Gouvernement Argentin.

Dans l'affaire du « Maipo » il a été jugé qu'un transport naval chilien, bien que frété par un particulier pour transporter un chargement commercial, n'était pas sujet à saisie.

Enfin, un jugement récent (Janv. 1922) de la Cour Suprême des Etats-Unis dans les affaires « The Western Maid », « Liberty » et « Carolinian » a posé avec force le principe de l'insaisissabilité des navires nationaux.

Le « Western Maid », possédé par les Etats-Unis et monté par la marine de l'Etat, fut rendu au Comité des Armateurs Américains, malgré une collision dans le port de New-York.

Le « Liberty », bateau pilote avec charte du gouvernement qui avait eu une collision dans le port de Boston, fut rendu à son propriétaire, comme le « Carolinian », également navire avec charte qui avait causé des dommages analogues dans le port de Brest.

Un mouvement de réaction que nous indiquerons plus loin a paru se manifester dès 1921 contre cette Jurisprudence. Il est cependant douteux que ce mouvement modifie la Jurisprudence de la Cour Suprême des Etats-Unis.

Belgique

La Jurisprudence Belge se prononce, comme la Jurisprudence Française, en faveur de l'insaisissabilité des navires nationaux de commerce.

Le Président du Tribunal de Commerce d'Anvers avait

cru pouvoir ordonner des saisies conservatoires de navires de commerce d'Etats Etrangers.

Mais la Cour de Bruxelles repoussa ces décisions (27 Juin 1921) (1) alors que déjà le Tribunal d'Anvers avait spontanément modifié sa jurisprudence et refusé la saisie (9 Février 1920, 2 Mai 1921 et 5 Juillet 1921) (2).

Hollande

La Jurisprudence tend également à reconnaître, en Hollande, l'immunité des navires appartenant à des Etats Etrangers, conformément à l'art. 13 de la loi définissant les principes généraux de législation (1917).

Cet article dispose que « la juridiction d'un Tribunal, « l'exécution des jugements, ainsi que de tous actes publics, « sont limités par les principes reconnus de la loi des « nations ».

C'est en ce sens que s'est prononcé M. G. Van Slooten devant le Comité Maritime International dans son rapport sur l'immunité des navires d'Etat. (3).

Allemagne

La Jurisprudence Allemande semble aussi se décider dans le sens de l'immunité des navires appartenant aux Etats Etrangers, même exploités commercialement.

Telle est en particulier la doctrine consacrée par le Tribunal d'Empire dans les affaires du « Ice King » et du « West Chatala ».

Dans le cas du « West Chatala » (4) — l'arrêt du Tribunal Supérieur Hanséatique fut cassé uniquement parce que, en raison de circonstances de fait, il était impossible de conclu-

(1) Jur. Anvers, 1921, 496.

(2) Jur. Anvers, 1921, 593, 338, 496.

(3) Bulletin n° 51 du Comité mar. Int.

(4) Rev. Int. D^t Mar. T. 34, p. 668. Jules Renard. Etude du D^r Allemand Ibedem, p. 421 et s.

re à l'existence de rapports d'exploitation au sens du Code de Commerce.

Le Tribunal d'Empire n'a pas dit de façon formelle s'il y aurait lieu de valider la saisie d'un navire de commerce appartenant à un Etat Etranger, dans le cas où il y aurait de véritables rapports d'exploitation, ainsi qu'on a tenté de le prétendre dans l'affaire « Coimbra ».

La décision rendue à propos du « Ice King » admit qu'une saisie contre un navire de commerce appartenant à un Etat souverain était irrecevable pour des motifs tirés du droit des gens et confirma le jugement rendu par le Tribunal Supérieur Hanséatique (28 Février 1921) tout en déclarant souhaitable une nouvelle exception pour les navires nationaux de commerce.

Cette Jurisprudence vient d'être battue en brèche par le tribunal régional de Hambourg, dans l'affaire « Coimbra » que nous étudierons ultérieurement (3).

Jurisprudences Etrangères admettant la Saisie

A l'opposé de cette conception de l'insaisissabilité absolue des navires d'Etat affectés à un service public ou à une exploitation commerciale, il faut noter l'attitude libérale de quelques nations étrangères qui considèrent que cette insaisissabilité doit cesser à partir du moment où le navire participe à des opérations d'un caractère purement privé ou commercial.

C'est cette dernière attitude qu'ont adoptée l'Egypte, l'Italie et la Norvège et que semblent vouloir suivre à leur tour les Etats-Unis et l'Allemagne.

Egypte

La Cour d'Appel mixte d'Alexandrie, par arrêt du 24 Novembre 1920 (4) s'est déclarée compétente pour connaître

(2) Revue Int. D^e Mar. T. 33, p. 868.

(4) Revue Int. M^e Mar. T. 33, p. 167.

de l'abordage du « Sumatra » appartenant à la Couronne Britannique et du steamer « Mercédès ».

Elle écarta l'exception d'incompétence soulevée devant elle parce que « le fait a été accompli par les employés d'un « Etat Etranger dans la gestion de ses intérêts privés et complètement en dehors de son action politique. »

Elle ajoute que « l'immunité de juridiction serait en ce cas « la négation de la justice. »

La Cour ne faisait, au surplus, que confirmer sa Jurisprudence, car elle s'était déjà prononcée dans le même sens par arrêt du 9 Mai 1912.

Italie

La même évolution s'est produite en Italie.

Jusqu'en 1865, à cause de l'influence des légistes de la Révolution Française, toute contestation entre les particuliers et l'Etat devait être portée devant les Tribunaux administratifs.

La loi du 20 Mars 1863 supprima les tribunaux de contentieux administratifs et attribua aux tribunaux judiciaires la connaissance de toute action contre l'Etat, fondée sur la violation d'un droit.

Il paraissait déjà indiscutable qu'aucune immunité de juridiction n'était plus conférée à l'Etat pour ses navires.

Maintenant, la loi du 5 Avril 1908 est venue proclamer ce principe qu'en matière maritime, les contestations entre l'Etat et les particuliers sont soumises aux mêmes lois que celles entre les particuliers.

On en tire cette conclusion que les navires de commerce appartenant à des Etats Etrangers pourraient être valablement saisis.

C'est la conclusion du rapport du professeur Berlingieri (sur l'immunité des navires d'Etat) devant le Comité Maritime International (1).

(1) Bulletin n° 52 du Comité Mar. Int.

Norvège

La question ne s'est jamais présentée en Norvège, mais la doctrine y paraît reconnaître que rien n'empêcherait de pratiquer une saisie valable sur un navire d'Etat qui se livrerait à un trafic commercial ordinaire.

Le rapport présenté au Comité Maritime International, sur l'immunité des navires d'Etat, par M. Jehan Bredal, admet cette conclusion (2).

Danemark-Suède-Japon

Telle paraît être également l'opinion de la doctrine, sur cette question de l'immunité des navires d'Etat, au Danemark, en Suède et au Japon, suivant les rapports de MM. Koch, Eliel Lofgren et Matsounami (3).

Etats-Unis

La dernière Jurisprudence des Etats-Unis semble pencher en faveur de la saisissabilité des navires appartenant à un Etat étranger et affectés à un transport commercial. Déjà, un mouvement de réaction contre le principe de l'insaisissabilité s'était manifesté dans les affaires de « The Attualita », « Long » et « The Luigi ».

La Cour de District sud de New-York, par deux décisions des 1^{er} et 13 Décembre 1921 a consacré ce mouvement de réaction en admettant la saisie du steamer italien « Pesaro » (4).

La raison qui paraît avoir été déterminante pour la Cour, c'est qu'il était affirmé aux débats par la production d'une consultation que ce navire aurait pu être saisi en Italie et que les navires du « Shipping Board » seraient considérés par les tribunaux italiens comme saisissables.

Mais, il serait osé d'affirmer que la Cour Suprême des

(2) Ibidem n° 52 p. 12 ; n° 54 pp. 36 et 29.

(3) Rev. Int. D^t Mar. T. 34, p. 846.

(4) Ibidem T. 34, p. 47.

Etats-Unis maintiendrait la saisie, si l'affaire lui était déférée.

On se reportera, non sans intérêt, au rapport de M. G. Siesse qui a fourni une étude du Droit américain sur l'immunité des navires d'Etat (5).

Allemagne

Le même mouvement d'hostilité à l'égard du principe traditionnel de l'insaisissabilité paraît avoir gagné l'Allemagne.

Malgré la jurisprudence solennellement affirmée par le Tribunal d'Empire, dans les affaires du « West Chatala », et du « Ice King », le Tribunal Régional de Hambourg a rendu une décision récente en sens opposé.

Il a validé, par jugement du 13 Mars 1923 (1) la saisie du navire « Coïmbra » appartenant au Gouvernement Portugais, en déclarant que la société privée d'armement de nationalité portugaise, qui exploitait pour son compte un navire appartenant au Gouvernement Portugais et l'affectait au commerce, devait être considérée par les tiers comme l'armateur aux termes de l'art. 510 du Code de Commerce allemand.

Ce jugement est assez longuement motivé.

Il déclare notamment que « le Tribunal considère que le « Gouvernement Portugais étant propriétaire du « Coimbra » « il n'y a pas à en tirer de conclusions favorables à la défense, par exemple qu'une saisie serait irrecevable pour la raison que le navire appartenant à un Etat étranger jouit d'une immunité territoriale.

Il essaie alors d'établir que « les célèbres décisions du « Tribunal d'Empire sur ce point (navire West-Chatala, navire King) ne sont pas en contradiction avec ce qui vient d'être exposé de l'avis de ce Tribunal. » •

Le Tribunal Régional de Hambourg expose ensuite « que

(5) Rev. Int. Dt Maritime. T. 34, p. 47

(1) R. Dt Mar. Comparé Dor. T IV, p. 89.

« les principes du Droit International public relatifs à cette
« question se sont formés au moment où les Etats ne possé-
« daient que des navires servant à la protection de leurs
« droits de souveraineté ».

Mais chaque Etat étant devenu propriétaire, en raison de la guerre, d'une flotte marchande considérable, le Tribunal estime « qu'il n'existe plus de motifs suffisants pour admettre
« un principe du droit des gens d'après lequel les navires
« d'Etat affectés au Commerce pourraient se prétendre
« exemptés de saisie. »

Il invoque à l'appui de sa thèse les divisions des Jurisprudences Etrangères partagées sur la question.

Il conclut : « Le seul fait qu'il n'y a pas unité dans la ma-
« nière de voir des juristes des différents pays démontre qu'il
« ne saurait être invoqué, en général, de principe du droit
« des gens consacrant l'immunité des navires de Commerce
« appartenant aux Etats souverains. »

Enfin, il n'omet pas d'ajouter que le Traité de Versailles, qui retire à l'Allemagne le bénéfice de l'immunité pour le cas où elle entretiendrait des navires d'Etat affectés au commerce, « ne préjuge pas de l'existence ou de la non-existence
« d'un principe du droit des gens à cet égard. »

Le Tribunal dit textuellement à ce propos :

« Ce traité n'est pas un contrat entre tous les peuples civil-
« lisés. (Les Etats-Unis et beaucoup de peuples civilisés ne
« l'ont pas signé). Il a été imposé à l'Allemagne par les peu-
« ples vainqueurs... (ce qui suffirait pour empêcher que le
« Traité de Versailles soit une source reconnue du droit des
« gens) ».

« Les Etats de l'Entente signataires du Traité peuvent
« avoir jugé bon d'y introduire une disposition de ce genre
« comme sûreté, même s'ils ne voulaient pas pour leur part
« reconnaître cette immunité dans tous les cas. »

Pour terminer, il tire argument des délibérations de la

Conférence de Londres qui se prononça en faveur de l'application du droit commun aux navires d'Etat affectés au Commerce.

Il admet toutes les considérations comme « suffisantes » pour justifier de l'admission de la saisie. »

Appel fut interjeté.

Par jugement du 30 Mai 1923 (1) le Tribunal suédois transatlantique transporta la discussion sur le terrain du conflit des lois et admit que, l'abordage étant dû à la faute du navire portugais survenue en haute mer, c'était la loi portugaise qui s'appliquait.

Le Droit Portugais ne prévoyant pas expressément que le droit de saisie appartient aux créanciers du navire, mais ce droit de saisie paraissant conforme à la nature des choses, le Tribunal se borne à inviter les parties à lui fournir des précisions à ce sujet.

Cette affaire n'a pas encore reçu sa solution.

« Et adhuc sub iudice lis est ».

Conférence de Londres 1922

Réuni du 9 au 11 Octobre 1922, à Londres, pour sa 13^e Conférence, le Comité Maritime International aborda la discussion de l'Immunité des Navires d'Etat qui constituait l'un des deux sujets mis à l'ordre du jour et qui avait fait l'objet de rapports émanant de chacune des treize associations nationales représentées.

La discussion montra clairement qu'il y avait, en principe, unanimité dans la Conférence à tenir pour suranné, le privilège de l'immunité accordé à une catégorie quelconque de navires parcourant la mer.

Le Dr Loder montra comment l'Etat ne cessait d'étendre son domaine d'action, se faisant constructeur, fabricant, marchand, entrant en concurrence avec ses propres natio-

(1) Revue D^e Mar. Comparé Dor T. IV, p. 98.

naux, grâce aux ressources que lui procurent les impôts, dès que les circonstances lui paraissent favorables et qu'une certaine forme de production semble devoir être rémunératrice.

Il traça le tableau de l'Etat-Armateur, entretenant toute une flotte de navires marchands, recueillant tous les gains et bénéfices qu'est susceptible de rapporter ce genre de commerce et s'abritant derrière son inattaquable souveraineté sitôt qu'on le poursuit en exécution de ses obligations comme navigateur et qu'on lui demande satisfaction pécuniaire pour un dommage ou une dette.

Il conclut qu'il n'était pas juste qu'un Etat, sous les espèces d'un capitaine de navires, soit à même de causer toute espèce de dommage et de s'en aller librement parce que le propriétaire est un souverain et jouit par suite du privilège de l'immunité.

Sir Maurice Hill, Juge à la Cour d'Amirauté, déclara que ceux qui invoquent une créance contre le Gouvernement devraient avoir les mêmes droits et pouvoir les faire valoir auprès des mêmes Tribunaux et par les mêmes voies que si leur demande était dirigée contre un propriétaire privé.

A son avis, tous les navires devraient être passibles de la saisie qui n'est qu'un moyen de pourvoir à la sûreté de la créance du demandeur et qui inspire, d'ailleurs, des craintes exagérées puisque, en tous pays, elle peut être évitée en donnant caution.

M. W. C. Thorne affirma ensuite que le temps était venu de procéder à la réforme du privilège d'immunité des navires d'Etat et, au besoin, de l'abolir.

Sir Norman Hill et M. René Verneaux pour la France, exprimèrent des opinions analogues, ainsi que le professeur Berlingieri qui, au nom de l'Italie, émit le vœu qu'il n'y ait aucune différence entre les navires d'Etat et les navires appartenant à des particuliers.

Le Dr Kiep, affirma que l'opinion allemande se dessinait dans le même sens malgré la décision récente du Tribunal d'Empire (10 déc. 21) dans l'affaire du « Ice King », où le Tribunal avait reconnu l'immunité de l'Etat Etranger qui s'était livré à des opérations commerciales et n'avait pas adopté la théorie opposée l'estimant insuffisamment établie pour détruire l'autorité d'un principe admis en droit international.

Le Dr Kiep ajouta que l'opinion publique en Allemagne manifestait une tendance de plus en plus marquée à se rallier au système de la suppression de l'immunité.

Cette déclaration fut immédiatement corroborée par la lecture d'une résolution prise par l'Union Internationale des Assureurs Maritimes, le 27 Sept. 1922, à Baden-Baden, où étaient représentés vingt-trois Etats Continentaux.

Le vœu y avait été formulé que soit conclue entre les Etats Maritimes une convention internationale stipulant que le matériel maritime de toute espèce dont un Etat souverain à la propriété, la possession ou l'usage — à l'exception du matériel maritime exclusivement destiné à la guerre — soit, dans chaque pays, mis sur un pied de parité absolue avec le matériel maritime privé.

M. le Juge Charles Hough, juge de circuit aux Etats-Unis et Président de l'Association Américaine de Droit Maritime, fit entendre le premier conseil de modération.

Il fit observer, que pour arriver à un résultat pratique, il fallait s'abstenir de vouloir imposer au monde entier une loi à laquelle chacun savait que son propre pays ne se soumettrait pas.

Il fut appuyé par le ministre Louis Franck qui clôtura la discussion en faisant remarquer qu'il n'était pas pratique de demander aux Gouvernements d'adopter des mesures qui pussent atteindre d'autres navires d'Etat que ceux qui se livraient au commerce.

Selon lui, les Gouvernements en général — et le département de la Guerre et de la Marine en particulier — étaient opposée à tout amoindrissement du privilège d'immunité de l'Etat. Et il était inutile d'espérer les amener à modifier radicalement leur conception traditionnelle du droit de souveraineté et de l'immunité de toute ingérence étrangère qui en découle à leurs yeux.

Impressionnée par le langage de ces deux éminents Jurisconsultes et hommes d'Etat, l'Assemblée adopta plusieurs propositions dont elle confia l'étude et la rédaction à un Sous-Comité restreint.

L'accord se fit au sein de ce Comité de rédaction sur les desiderata qui constituaient le minimum accepté de tous.

La Conférence vota, le dernier jour de ses travaux les résolutions suivantes :

« I. Les Etats Souverains doivent à raison des navires
« dont ils ont la propriété ou la jouissance, des cargaisons
« qui leur appartiennent, et des cargaisons et passagers trans-
« portés sur ces navires, se soumettre, avec la même étendue,
« à toutes les obligation d'un propriétaire privé.

« II. Sauf en ce qui concerne les navires et cargaisons
« désigné au § suivant, l'exécution de ces obligations doit
« être assurée par les Tribunaux ayant compétence à l'égard
« des navires ou cargaisons appartenant à des particuliers
« ou de leurs propriétaires, et au moyen de la procédure
« applicable en pareil cas. »

Le résultat des travaux de la Conférence était satisfaisant.

Sans doute, la pratique des pays les plus avancés de l'Europe était déjà bien au delà des résolutions adoptées.

Mais il était à prévoir, en raison des divergences dans les doctrines et les Jurisprudences des différents pays que l'entente ne serait possible que sur le programme du pays décidé au minimum de réforme.

En l'espèce, la tendance démocratique de l'esprit moderne

rencontra son principal obstacle dans la résistance des représentants des Etats-Unis .

« Quoiqu'il en soit, conclut M. Léopold Dor, il est heureux qu'un accord international se soit réalisé sur une base qui peut servir de point d'appui à l'action législative et à de nouveaux progrès dans l'avenir lorsque la question aura fait l'objet de discussions approfondies et aura entièrement mûri dans l'esprit des praticiens comme des hommes d'Etat. »

Conférence diplomatique de Bruxelles (Oct. 1922)

L'intérêt de la Conférence de Londres se trouvait accru du fait que le Gouvernement Belge avait invité les Gouvernements des divers Etats Maritimes à envoyer à Bruxelles des représentants officiels en vue de la réunion dans cette ville d'une conférence diplomatique dont l'ouverture était fixée au mardi 17 Octobre 1922.

Le Bureau permanent du Comité maritime International désirait profiter de cette occasion, s'il était possible, pour saisir cette conférence du résultat des délibérations de la Conférence de Londres et pour diminuer ainsi les lenteurs ordinairement inévitables d'un accord international entre gouvernements sur une question aussi complexe que celle de l'immunité des navires d'Etat.

On a vu précédemment que le désir d'aboutir à une solution pratique l'emporta, tant au sein de l'Assemblée qu'au sein du Sous-Comité de rédaction.

Il devint ainsi possible de saisir la Conférence diplomatique de Bruxelles du résultat d'un vote unanime et de mettre les Gouvernements représentés à même de poser les bases d'une future convention en ce sens.

Il résulte du rapport du Comité Maritime International du 28 Novembre 1922 que les diplomates réunis à Bruxelles approuvèrent à l'unanimité les décisions de la Conférence de Londres.

Il ne sera donc pas nécessaire de conclure un accord exprès avec chacun des Etats Civilisés pour établir que les navires d'Etat affectés au commerce ne jouissent pas des avantages de l'immunité.

Le principe de l'application du droit commun aux navires nationaux de Commerce a triomphé aussi bien à Londres qu'à Bruxelles.

Le temps n'est pas éloigné où chaque législation nationale pratiquera à l'égard de ces navires une ligne de conduite identique et les soumettra aux règles du droit privé.

La Saisie Conservatoire d'un navire d'Etat affecté à des opérations commerciales sera, dès lors, admise, non plus dans quelques pays, mais dans la majorité des Etats du monde entier.

Ainsi se trouvera bientôt consacrée une évolution extrêmement rapide qui a trouvé son origine dans les situations nouvelles causées par la Grande Guerre.

CHAPITRE VIII

Causes d'insaisissabilité temporaire

Outre les cas d'insaisissabilité absolue étudiés ci-dessus, il existe un certain nombre de causes d'insaisissabilité temporaire qui protègent les navires contre les Saisies Conservatoires aussi bien que contre les Saisies-Exécution.

Nous constaterons qu'on ne peut diriger une Saisie même conservatoire contre un navire :

- 1°) En pleine mer ;
- 2°) En voyage ;
- 3°) Dans un port de relâche ou d'échelle ;
- 4°) Dans les Etats qui, par une faveur exorbitante n'admettent pas la Saisie pour les dettes contractées hors de leur territoire.

Enfin, nous examinerons dans ses détails, le privilège dont jouit :

- 6°) Le navire prêt à faire voile en vertu de l'art. 215 du Code de Commerce.

§ 1 Navire en pleine mer

Il est de toute évidence que les navires ne peuvent être saisis quand ils sont en pleine mer.

L'unanimité des auteurs professe cette opinion qui n'a jamais, d'ailleurs, souffert la moindre contestation.

Desjardins (1) estime que cette première dérogation à l'art. 197 « dérive de la nature des choses. »

(1) P. 376.

De Valk-røger (1) juge qu'il est impossible de saisir un navire au loin parce que « la saisie suppose l'objet présent. »

M. Danjon pense de même (2) : « C'est la force même « des choses qui s'y oppose, car les formalités légales constitutives de toute saisie sont évidemment impossibles en « pleine mer. »

Il cite à ce propos le mot de Molière, dans les « Fourberies de Scapin » (2) : « La Justice en pleine mer !... Vous vous « moquez des gens !... »

Lyon Caen et Renault (3) déclarent que « plusieurs dispositions anciennes du Code de Commerce sont incompatibles « avec une pareille saisie, car il y est souvent parlé du lieu « où le bâtiment est amarré. (Art. 202, 203 et 204 C. Com.). »

Demangeat (5) est également d'avis « que le législateur n'a « pas pris la peine de dire d'une manière assez explicite « qu'un navire en mer est insaisissable, mais que sa volonté « à cet égard s'induit clairement de plusieurs formalités qu'il « a prescrites relativement à la vente sur saisie. »

Enfin, Alauzet dit très nettement (). « Si le navire est en « pleine mer, il y a impossibilité légale, tout aussi bien « qu'impossibilité physique. »

Cette question n'offre, à la vérité, qu'un intérêt purement doctrinal.

Navire en rade saisissable

Toutefois, elle a conduit la Doctrine à se demander si la prohibition s'étendait au navire en rade.

Seuls, Dufour (7) et Demangeat (8) se sont prononcés pour l'affirmative.

(1) Comm^t art. 197, p. 229.

(2) P. 162.

(3) Acte II, scène 11.

(4) T. 6, 2^e édit. p. 612.

(5) T. 4, p. 104.

(6) T. 4, liv. 2 T 2. n° 1689.

(7) T. 2, n° 622.

(8) T. 4, p. 106.

Ils ont pensé infirmer la conclusion généralement tirée de l'art. 204 (C. Com.) qui parle de navires « gisant ou flottant », « en affirmant qu'un navire pouvait très bien être à la fois « flottant, c'est-dire porté sur l'eau, et amarré dans le port. »

Ils ont ajouté que les raisons qui s'opposaient à la saisie des navires en pleine mer, existaient à peu près au même degré pour le navire en rade, qu'il était impossible ou tout au moins dangereux pour l'huissier de se présenter à bord.

Leur opinion n'a pas trouvé d'écho auprès des autres auteurs qui tous ont adopté la solution contraire.

Desjardins (3) se base sur l'art. 5 du tit. XIV de l'ordonnance de 1681 (liv. I.) qui s'exprimait ainsi : « Les publications « et affiches déclareront aussi le nom du vaisseau saisi et son « port, et le lieu où il sera gisant et flottant. »

Valin disait déjà que ces mots faisaient voir qu'il n'était pas nécessaire qu'un vaisseau soit amarré à quai pour pouvoir être saisi valablement et qu'il peut l'être tout de même, quoique flottant ; c'est-à-dire hors du havre étant à flot sur ses ancres.

Or, l'art. 204 de notre Code répète : « Les criées, publica-
« tions et affiches doivent désigner le lieu où le navire est
« gisant ou flottant .»

Desjardins ne peut croire que les rédacteurs du Code, ayant sous les yeux le commentaire de Valin, aient répudié son interprétation alors qu'ils reproduisaient le texte commenté.

Il comprend les critiques dirigées contre ce système législatif ; mais « il s'agit, dit-il d'apprécier quelle est, et
« non qu'elle aurait dû être la pensée du législateur .»

A son avis, les raisons qui s'opposent à la saisie du navire en pleine mer, n'existent pas absolument au même degré pour le navire en rade ; « dans un cas il est impossible dans
« l'autre il n'est que difficile à l'huissier ou aux futurs adju-

(3) P. 376.

« dicataires de se présenter à bord. »

M. Danjon tient un autre raisonnement pour arriver à la même conclusion (1).

« La saisie est de droit pour les créanciers ; par conséquent
« une véritable impossibilité ou une disposition formelle de
« la loi peuvent seules la lui faire refuser. Or, le fait qu'un
« navire est en rade rend sans doute la saisie difficile, mais
« il ne la rend pas impossible. »

De Valroger, Vidal-Naquet, Autran, MM. Thaller et Ripert, MM. Lyon-Caen et Renault (2) admettent tous la possibilité de la saisie à l'encontre du navire en rade.

La Jurisprudence a suivi l'opinion générale de la Doctrine, ainsi que le prouve un jugement du Tribunal Civil de Tunis, du 23 Décembre 1893 (3) qui pose le principe qu'un navire peut être saisi en rade, aussi bien que dans un port (Cf p. 143).

En l'espèce, le Tribunal déclarait saisissable un navire qui avait quitté le port de Tunis, sans être muni de ses expéditions et simplement pour aller faire son lest en rade de la Goulette où cette opération devait s'accomplir dans des conditions moins onéreuses qu'à Tunis.

De ce jugement, on peut conclure que serait insaisissable le navire, qui, venant d'un port intérieur se bornerait à traverser la rade pour gagner la haute mer, ou encore le navire qui stationnerait en rade muni de ses expéditions, ou qui se bornerait à attendre là le vent favorable pour prendre le large, ou le moment propice pour rentrer au port au retour d'un voyage.

(1) P. 162.

(2) T. 6 2^e édit, p. 612.

(3) Rev. Int. D^e Mar. L. 10, p. 106.

§ 2 Navire en Voyage

Le principe de l'insaisissabilité

Le navire en voyage doit être, en principe, considéré comme insaisissable.

Boulay-Paty (0) en donnait cette raison : « La navigation « intéresse la République. Voilà pourquoi le bateau, pendant « le voyage, ne doit être arrêté par aucune saisie faite, soit « par autorité de justice ou autrement. »

On explique maintenant ce privilège en prenant pour point de départ l'art. 215 (Code Comm.) qui interdit la saisie du navire prêt à faire voile.

On en tire cette conclusion que l'expédition maritime ne saurait pas plus être interrompue, une fois commencée, qu'elle ne pourrait être empêchée sur le moment du départ.

C'est la pensée que développent notamment MM. Thaller et Ripert (1) : « Si le droit de saisie des créanciers est suspendu pour ne pas empêcher l'expédition maritime projetée « à plus forte raison ce droit doit être supprimé lorsque le « navire est en voyage. »

Bédarride (2), Cresp (3) et Dufour (4) sont également partisans de l'insaisissabilité du navire en voyage.

Lyon-Caen et Renault (5) n'ont point d'autre opinion : « Le navire insaisissable au port de départ, disent-ils, le « reste naturellement en cours de voyage pour les dettes « antérieures au voyage. »

(0) Emerigon T. II. Traité des Assurances.

(1) Rev. Int. D^e Mar. L.10, p. 106.

(2) N^o 258.

(3) Laurin sur Cresp. Ch. III, p. 160.

(4) T. I p. 838.

(5) T. 6 n^o 1737.

Exception pour les dettes nées durant le voyage

On sent apparaître dans l'énoncé de ce principe cette réserve que le navire en voyage pourra être saisi par les créanciers dont le droit est né au cours de l'expédition maritime.

Or, ce seront précisément ceux qui auront le plus grand intérêt à pratiquer la Saisie Conservatoire.

Cette faculté leur est formellement reconnue par MM. Ttaller et Ripert (6).

Son importance pratique est considérable.

La victime de l'abordage, à la faveur de cette exception, pourra toujours demander la Saisie Conservatoire du navire responsable.

C'est aussi l'avis de Valroger (1).

Cette doctrine est d'ailleurs confirmée par une Jurisprudence déjà ancienne (2).

Elle se justifie aisément.

L'abordage causé en cours de voyage est un événement générateur d'obligations. Et nous savons que le navire en voyage peut être saisi pour l'exécution des obligations nées au cours de l'expédition maritime.

§ 3 Navire au port de relache ou d'échelle

Le principe de l'insaisissabilité

C'est un principe universellement adopté par la Doctrine que les navires ne peuvent être saisis dans les ports d'échelle ou de relâche.

Insaisissable sitôt prêt à partir, le navire le sera encore,

(6) T. I, p. 694.

(1) T. I, n° 213.

(2) Douai, 11 juin 1873, D. 75. 1-403.

Aix, 13 février 1882. J. Clunet 1883, p. 379.

à plus forte raison, quand il sera parti et, suivant l'expression de Desjardins (0) « tant que le voyage n'est pas terminé. »

Insaisissable au port d'armement, le navire le sera encore au port de relâche où les circonstances le forceront d'entrer.

Il serait même à l'abri de la saisie, ainsi que l'a jugé le Tribunal de Commerce de Marseille, le 11 mars 1862 (1) s'il avait été contraint par un événement de mer de revenir momentanément au port de départ.

Il importerait peu, en ce cas, que le navire fut provisoirement démuné de ses expéditions, en raison de l'obligation imposée au capitaine de les déposer à la douane dans les 24 heures de son entrée au port.

« Ce désaisissement momentané, dit Desjardins, (2) commandé par la législation qui régit la police de la navigation, ne détruirait pas la présomption générale que la loi « a tiré de leur remise. »

Les exceptions

En revanche, Cresp pense (3) que le port d'échelle devrait être considéré comme le lieu même du reste, si le navire s'y déchargeait complètement, ou encore que le voyage devrait être réputé légalement fini, dans le cas où le navire ne pouvant être radoubé le capitaine est tenu d'en louer un autre, car le navire serait ainsi arrêté et nécessairement déchargé.

Mais ce sont là des cas extrêmement spéciaux et, par conséquent, peu fréquents.

L'exception la plus courante admise par tous les auteurs, en ce qui concerne cette insaisissabilité aux ports d'escale,

(0) T. I, p. 380.

(1) M. 1862 - 1 - 103.

(2) T. I. p. 380.

(3) Ch. II, p. 160.

touche aux dettes contractées dans les ports d'échelle ou de relâche, et même d'une manière plus générale, aux dettes nées pendant le voyage (4).

Que ces dettes soient contractuelles, délictuelles ou quasi-délictuelles, peu importe ! La saisie deviendra possible (1).

S'il s'agit de contrats passés au port de relâche, ce sera l'intérêt évident des créanciers de ne pas laisser échapper leur gage.

S'il s'agit d'une obligation en dommages-intérêts à raison d'un abordage, ou d'une rémunération d'assistance, les créanciers, qui seront presque toujours dépourvus de titre exécutoire procéderont fréquemment à la Saisie Conservatoire afin de contraindre l'armateur à verser un cautionnement.

La Cour de Douai, par arrêt du 25 juillet 1901 a consacré la validité d'une Saisie pratiquée au port de relâche en garantie d'une indemnité d'assistance, confirmant ainsi un jugement du Tribunal Civil de Dunkerque du 14 Mars 1901 (2).

Enfin, une espèce particulièrement intéressante s'est posée devant la Cour d'Appel mixte d'Alexandrie, le 1^{er} Mars 1911 (3).

Il s'agissait d'un navire norvégien, le « Uniforme », qui, se rendant de Norvège à Vladivostock, contracta un emprunt à Port-Saïd pour payer les droits de passage du canal.

A son retour de Vladivostock, le navire fut saisi conservatoirement à Suez, à raison de la dette contractée au voyage aller.

La Cour annula cette saisie parce que ce navire avait été saisi pendant son voyage de retour pour une dette contractée dans un port de relâche au cours et en vue du voyage aller.

(4) Dufour, T. II, p. 850. — De Valroger, T. n° 216.

(1) Danjon T. 6, p. 163. — Thaller et Riphart, T. I, p. 716.

(2) Rev. Int. D^e Mar. T. 16, p. 776.

(3) Ibidem. 1911, 12, p. 583.

§ 4 Navire dans un Etat qui n'admet pas la saisie

La Saisie Conservatoire d'un navire n'est pas autorisée sans condition dans tous les Etats.

Certains exigent que la dette soit née sur leur territoire.

Amérique du Sud

C'est ainsi que beaucoup d'Etats de l'Amérique du Sud, désireux d'accorder une faveur spéciale aux navires étrangers, ont déclaré les navires insaisissables pour les dettes qui seraient nées hors des limites de leur territoire.

Le but de cette faveur est d'attirer les navires étrangers chez eux et de développer ainsi leur commerce maritime.

MM. Lyon-Caen et Renault (1) jugent avec raison que « c'est là une faveur exorbitante en ce qu'elle permet à un « débiteur de soustraire à l'action de ses créanciers une « partie de leur gage. »

Il est certain que ceux qui consentent des prêts à des capitaines de navires en partance vers les pays soumis à ces Codes, courent des risques tout particuliers.

Les législations Sud-Américaines ont emprunté aux anciens Codes de Commerce Espagnol (art. 605), et Portugais (art. 1213) ces dispositions fâcheuses qui, d'ailleurs, n'ont pas été reproduites dans les nouveaux Codes de 1885 et 1888.

Espagne

Quoiqu'il en soit, Aufran n'a pas manqué de signaler (1) une lacune importante du Droit Maritime Espagnol en

(1) T. 6, 2^e édit. p. 660.

(1) Rev. Int. D^t Mar. T. II, p. 225.

matière d'abordage, lacune qui existait encore en 1886.

Un navire anglais avait pu aborder un vapeur français au mouillage, dans le port de Passages, le 29 Juin 1886, procéder à son déchargement et, malgré l'évidence de sa faute, reprendre la mer sans fournir aucune garantie.

La législation Espagnole ne donnait pas, en pareil cas, aux Tribunaux les moyens nécessaires pour saisir les navires auteurs des dommages.

Cette situation, qui était singulièrement compromettante pour les intérêts maritimes engagés en Espagne, fit l'objet d'une interpellation adressée par M. Aguirre, député de Bilbao, le 19 Juillet 1886 ; au Ministre d'Etat, M. Moret, qui répondit que le Gouvernement espagnol, en autorisant des saisies peut-être mal fondées, s'exposerait à des dommages-intérêts qui pourraient être considérables.

Théorie sérieusement critiquable, car, chaque fois qu'un tribunal autorise une saisie ou une mesure conservatoire quelconque, il le fait aux risques et périls de la personne qui requiert la mesure. Et jamais il n'est venu à l'idée de personne de rendre responsable des suites de l'ordonnance, soit le magistrat qui l'a rendue, soit le Gouvernement de qui dépend ce magistrat.

« Il serait urgent, disait Autran, que le Gouvernement
« Espagnol prit les mesures nécessaires pour faire cesser
« l'état de choses actuel qui a pour résultat de garantir aux
« navires abordeurs une impunité presque certaine.

« L'intérêt des armateurs ou assureurs espagnols est aussi
« bien engagé dans la question que celui des étrangers et
« cette circonstance permet d'espérer qu'une solution, dési-
« rable à tous points de vue, interviendra sans trop tarder. »

§ 4 Navire prêt à faire voile.

Art. 215 C. Comm.

L'insaisissabilité des navires en partance est édictée par l'art. 215 du Code de Commerce en ces termes : « Le bâtiment
« prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison
« de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire, et même
« dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes em-
« pêche la saisie. Le bâtiment est censé prêt à faire voile
« lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour le
« voyage. »

Application à la Saisie Conservatoire

Par la place qu'il occupe dans le Code, l'art. 215 ne se réfère très certainement qu'à la Saisie-Exécution.

C'est pourquoi on a hésité tout d'abord à l'appliquer à la Saisie Conservatoire.

La question n'offre plus aucune difficulté maintenant que des auteurs considérables se sont prononcés en faveur de l'extension à la Saisie Conservatoire des règles édictées par le Code de Commerce pour la Saisie-Exécution.

Lyon-Caer, et Renault (1) sont de cet avis parce que l'art. 215 ne fait pas de distinction et que, du reste, une Saisie Conservatoire aurait les mêmes inconvénients qu'une Saisie destinée à conduire à la vente forcée.

MM. Ripert et Thaller (2) approuvent sans hésitation la Jurisprudence qui applique l'art. 215 à la Saisie Conservatoire.

« Là où l'on sacrifie, disent-ils, le créancier muni d'un
« titre conservatoire, on doit à plus forte raison, sacrifier
« le créancier sans titre. »

(1) T. 6, p. 616.

(2) T. I., p. 694.

Application aux navires à vapeur

Le Code ayant seulement parlé du « navire prêt à faire voile », on peut se demander si l'art. 215 régit également les navires à vapeur.

La réponse n'est pas douteuse.

Il est évident, déclarent Lyon-Caen et Renault (1), que « malgré les expressions de l'art. 215, ce dernier régit les navires à vapeur. Elles s'expliquent par l'époque de la rédaction du Code de Commerce qui en donne d'ailleurs, une définition qui convient aux deux sortes de navires. »

M. Danjon (2) exprime la même opinion : « L'expression « prêt à faire voile, qui correspond à l'état de la navigation lors de la rédaction du Code est évidemment synonyme de : « partir, sans qu'il y ait lieu à distinguer entre les navires à voiles et les navires à vapeur. »

Intérêt de l'Art. 215

La règle contenue dans l'art. 215 n'avait pas été posée dans l'Ordonnance de 1681. Mais elle avait été formulée précédemment par le Droit Maritime Coutumier, et jamais elle n'avait cessé d'être observée tant elle intéressait le commerce et la navigation.

Lorsque le navire est en partance, l'intérêt général du commerce exige le sacrifice du droit de saisie, car la saisie nuirait non seulement au propriétaire mais à tous ceux dont les intérêts se rattachent au navire.

Une telle mesure survenant à un moment aussi inopportun jetterait la perturbation dans les intérêts à la fois multiples et considérables qui sont toujours engagés dans les expéditions maritimes. Souvent les engagements des marins et les contrats d'affrètement se trouveront rompus.

(1) T. 6. 2^e édit. p. 613.

(2) T. 6, p. 163.

Et l'armateur, les gens de mer, les chargeurs et les destinataires se trouveront du même coup lésés.

Ce sont ces considérations qui avaient fait admettre dans nos anciennes lois maritimes ce privilège d'insaisissabilité en faveur du navire prêt à faire voile, privilège qui se retrouve avec de légères variantes, dans presque toutes les législations étrangères ainsi que nous le constaterons ci-dessous.

Historique

Parmi tous les auteurs qui ont tenté une exquise historique de l'art. 215 de notre Code (1), Desjardins est assurément celui qui en a tracé l'étude à la fois la plus brève et la plus complète. Desjardins T. I. p. 377.

Il faut convenir avec lui que notre disposition de l'art. 215 a trouvé son origine dans les plus anciens documents de la législation maritime.

Dès 1160, le chap. III du « *Constitutum usus* », de Pise, contenait sur la matière un véritable traité. Il fallait alors, pour s'affranchir de l'action en justice, jurer que le départ du navire s'effectuerait dans le délai de 20 jours. Pour certains voyages, l'action ne pouvait être suspendue pendant plus d'un an, pour d'autres, pendant plus de huit mois.

En 1283, on cite encore dans les « *Privilèges de Pierre III* » concédés à la ville de Barcelone, le Chapitre XXIII ainsi conçu : « Que les marchands et marins qui vont prendre la mer ne soient pas pas tenus de répondre à nouvelles assisations pourvu qu'ils aient garanti leur comparution après le temps terminé ».

En France, la disposition apparaît dans le « *Consulat de la Mer* ». (Art. 233) (2).

Sous le titre « Du patron qui sera empêché de partir à cause de ses dettes » la règle est développée et généralisée.

(1) De Valroger Art. 215 p. 269. Cresp. Ch. III, p. 160. — Demangeat T. 4, p. 106. — Bedarride T. I. p. 360.

(2) Pardessus. Lois maritimes T. II, p. 309.

Alors même que le patron du navire en partance ne trouverait point de caution « la justice ne peut pas retarder son voyage. »

« Encore on doit lui faire jurer qu'à son retour dans le pays où il doit payer, il viendra s'accorder avec son créancier d'une manière loyale parce que la justice ne peut pas retarder le voyage sous prétexte qu'il n'y a point de caution, puisque son créancier l'a laissé tranquille jusqu'au jour où il devait partir ».

C'était au créancier à ne point se montrer négligent, conclut le Consulat de la Mer ; « encore, par une autre raison, savoir qu'il serait très mal fait que les marchands qui ont mis et chargé leurs marchandises sur le navire fussent retardés et eussent leurs effets en chance et danger d'être perdus par la négligence de ce créancier qui n'a pas agi jusqu'au moment où le navire a été expédié. »

Un Jurisconsulte Italien du XVII^e siècle Targa s'exprimait ainsi dans ses « *Ponderazioni Marittimi* » (Ch. 78).

« Quand un navire ou autre bateau est resté amarré à quai et a enlevé son amarre pour venir au milieu du port, en mesure de mettre à la voile, il ne peut être saisi au préjudice de son départ. Ainsi le décident notre statut, la raison commune et les usages maritimes. »

Il est étonnant que cette idée n'ait point été accueillie par l'Ordonnance de la Marine (1681). Son silence admet implicitement la saisie du navire prêt à faire voile.

Tout ce que l'Ordonnance décide au sujet du navire en partance, c'est que s'il appartient par indivis à plusieurs et qu'une portion seulement est saisie, les copropriétaires pourront faire lever l'opposition en donnant caution jusqu'à concurrence de la valeur de la partie saisie. (1).

Comme Valin (2) attaque très vivement et très justement

(1) Liv. I, Tit. XIV, art. 18 et 19.

(2) T. X p. 368.

cette combinaison, on peut en conclure qu'il n'a jamais mis en doute le principe de la saisissabilité.

Le projet primitif du Code fut naturellement inspiré des dispositions de l'Ordonnance, mais vivement critiqué par la Cour de Cassation ainsi que par un nombre important de tribunaux et Conseils de Commerce.

C'est alors que le Conseil d'Etat « renouant la chaîne des temps », dit Desjardins, proposa ce texte radical : « Le bâtiment prêt à faire voile est insaisissable. »

Le rapporteur du projet disait alors : « Quand on serait dans la nécessité de froisser quelques intérêts, l'intérêt de l'Etat, l'intérêt du commerce qui est inséparable de celui des affréteurs, devrait être préféré à tout autre. Or, ils défendent de permettre la saisie du navire prêt à faire voile ».

Le Conseil d'Etat, sur la proposition de Berlier, voulut apporter un tempérament à ce principe trop absolu en faveur des créanciers privilégiés pour fournitures faites en vue du voyage dont le privilège était menacé d'extinction.

On autorisa donc la saisie du navire en partance pour les dettes contractées en vue du voyage à accomplir.

Mais, le Tribunal pensa que le moyen le plus sûr de garantir alors les créanciers, en évitant une saisie désastreuse pour beaucoup d'intéressés, était de permettre le cautionnement des dettes. Le Conseil d'Etat se rangea à cet avis.

C'est ainsi que fut introduite dans l'art. 215 la disposition : « Et même dans ce cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie. »

On saisit mieux le véritable sens de l'art. 215 quand on connaît la discussion législative qui précéda son insertion dans le Code de Commerce de 1807.

Navire prêt à faire voile

Quand le navire est-il prêt à faire voile ?

Autrefois, dans le silence gardé sur ce point par l'Ordon-

nance, la question pouvait donner lieu à quelque discussion. En fait, Valin admettait que le navire était censé prêt à faire voile dès qu'il était en chargement (1).

Le Code de Commerce a fort heureusement précisé « que
« le bâtiment est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine
« est muni de ses expéditions pour son voyage. » (Art. 215
in fine).

Ainsi, fait justement remarquer Danjon (2) « l'insaisissabilité du navire ne résulte pas de l'état matériel dans lequel
« il est : lors même qu'il serait sans voiles ou sous pression
« pour prendre la mer, son chargement étant complet et tous
« les préparatifs de départ achevés, il serait encore saisissable et ne serait pas juridiquement prêt à partir, s'il n'était
« pas muni de ses pièces de bord. »

Les « Expéditions »

Quelles sont ces expéditions dont parle l'art 215 ?

Ce sont les pièces de bord nécessaires à la navigation maritime : acte de francisation, congé, rôle d'équipage, manifeste ou état général des marchandises chargées, acquits des droits payés et acquits à caution délivrés par la douane, patente de santé et certificat de visite de l'inspecteur de la navigation.

En ce qui concerne le rôle d'équipage, il a été jugé le 25 Juillet 1901, par la Cour de Douai (3) qu'il doit être visé par le commissaire de l'inscription maritime si le navire est français, par le consul de sa nationalité si le navire est étranger, et que la saisie est parfaitement valable si la signature du consul est postérieure à la saisie, car le navire n'était pas encore muni de ses expéditions.

Sera-t-il nécessaire, pour empêcher la saisie conservatoire,

(1) Valin T. I p. 370.

(2) T. 6, p. 163.

(3) Rev. Int. D^t Mar. 1901-02, p. 30. — Cf Dunkerque, 14 mars 1901, Ibid. p. 776.

que les expéditions soient aux mains du capitaine lui-même ?

Non, a répondu le Tribunal Civil de Gand, le 14 Janvier 1903. Il suffira que les expéditions soient en la possession de son mandataire qui ne lui en refuse pas la délivrance. La Cour de Bruxelles avait déjà statué dans le même sens le 20 Mai 1880.

Peu importerait, enfin que le navire fut, en fait, empêché de partir pour une cause quelconque, telle que le mauvais temps ou une mesure de l'Administration. Muni de ses expéditions, il est prêt à faire voile et comme tel absolument insaisissable, même s'il continue à séjourner dans le port en raison d'un obstacle quelconque susceptible de disparaître à tout moment (2).

Le billet de sortie

Une question s'est élevée relativement au billet de sortie qui doit être délivré par le capitaine de port pour la sortie des bassins.

Le navire ne devient-il insaisissable qu'après la délivrance du billet de sortie ?

Dufour examinait déjà cette question (3) et la solutionnait avec raison par la négative.

Lyon Caen et Renault (4) estiment qu'il n'y a là qu'une mesure de police intérieure et que « d'ailleurs, le billet de « sortie ne figure pas parmi les expéditions dont le navire « doit être muni. »

Demangeat (3) fait observer que « la loi parle seulement « des expéditions pour le voyage alors que ce billet est nécessaire seulement pour la sortie du port. »

La majorité des auteurs (1) professe cette doctrine désor-

(2) Thaller et Ripert, T. I, p. 715. — Desjardins, I, p. 379.

(3) T. II, n° 83.

(4) T. VI p. 613.

(5) T. IV. p. 106.

(1) De Valroger. Art. 215 p. 269. Alauzet, T. IV, L. 2. T. 2, n° 1706.
G. Marais, Rapport à l'A. F. D. M. 1923.

mais indiscutée que le billet de sortie ne constitue pas une de ces expéditions dont l'absence aux mains du capitaine laisse le navire exposé à la possibilité d'une saisie.

Exception pour les dettes contractées en vue du voyage

L'insaisissabilité du navire prêt à faire voile est une peine prononcée contre les créanciers négligents qui ont attendu le dernier moment pour agir.

Quel reproche pourrait-on adresser à ceux qui ne sont devenus créanciers qu'à raison de l'armement du navire ?

On ne saurait les accuser de négligence, puisque leurs créances ont pris naissance peu de temps avant la délivrance des expéditions.

Au surplus n'est-ce pas précisément grâce à eux que le navire a été mis en état de faire voile ?

Enfin, il n'y a aucune distinction à faire, à ce sujet, entre les dettes ordinaires et les dettes privilégiées.

Les termes de la loi sont formels. Toutes les dettes contractées en vue du voyage à entreprendre, donnent le droit de saisir le navire en partance.

Il y aurait quelque injustice à sacrifier cette catégorie de créanciers auxquels on doit la réalisation prochaine de l'expédition maritime projetée.

C'est pourquoi l'art. 215 leur donne le droit de saisir à tout moment le navire.

Cette disposition est approuvée par toute la Doctrine (2).

A l'Etranger, toutes les législations qui connaissent la règle de l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile, admettent la même exception. Il en est ainsi en Italie (art. 881), en Roumanie (art. 904), Portugal (art. 491), Allemagne (art. 482).

(2) Desjardins p. 382. — Caumont V. Navires n° 69.

Danjon T. 6, p. 163. — Demangeot p. 110. — Lyon, Caen et Renault, T. 6, 2^e édit. p. 615.

Mention expresse dans le jugement

Quand un tribunal valide la saisie d'un navire en partance pour des dettes contractées en vue du voyage à entreprendre, il doit mentionner expressément cette dernière circonstance dont l'importance apparaît, en l'espèce, comme capitale puisque, sans elle, la saisie était mal fondée.

Faute d'une indication expresse à ce sujet, on retomberait sous le coup de la règle générale de l'art 215 et on s'exposerait, dès lors, en validant la saisie, à cassation.

En effet, la Cour Suprême a cassé, le 25 Octobre 1814 (1) un arrêt qui avait validé la saisie d'un navire prêt à faire voile, sans déclarer que cette saisie avait été opérée pour le paiement de dettes contractées pour le voyage que le navire allait entreprendre.

Bedarride, Alauzet et Cresp (2) signalent cette particularité qui méritait d'être soulignée.

Le Cautionnement empêche la Saisie

Désireux d'éviter par tous moyens qu'une saisie tardive vienne troubler une expédition maritime, la loi a laissé à l'armateur une dernière ressource pour empêcher la saisie du navire en partance, quand bien même elle serait motivée par des dettes contractées en vue du voyage ; c'est de fournir un cautionnement au créancier.

« Même dans ce cas, dit l'art. 215, le cautionnement des « dettes empêchera la saisie. »

Il ne s'agit pas, bien entendu, comme on a tenté de le soutenir (3) de garantir la représentation du navire à une époque déterminée.

Les termes du Code sont suffisamment explicites. C'est

(1) Dalloz. Répertoire V. D^t Mar. n° 107.

(2) Bedarride T. I. p. 373. — Alauzet, T. IV. L. 2, T. 2, n° 1707. Cresp. Ch. III, p. 165.

(3) Bédarride, T. I, p. 373, n° 262.

bien du « cautionnement des dettes » qu'il s'agit. Et la Doctrine s'est d'ailleurs ralliée à cet avis. (2).

La caution doit donc s'engager, suivant le texte littéral, à payer les dettes qu'elle garantit.

Il faut admettre, avec Alauzet (3) que la caution ne pourra être poursuivie qu'après le retour à l'époque fixée et après la vente du navire, dans le cas seulement où le créancier ne serait pas complètement désintéressé.

La caution, exigée par l'art. 215 et qui doit, dans tous les cas permettre au navire d'entreprendre le voyage projeté, sera offerte et reçue conformément aux dispositions du Code de Procédure (Des réceptions de caution. Art. 517 et suiv.) devant le Tribunal Civil dans l'arrondissement duquel a été pratiquée la saisie (4).

C'est seulement après l'admission de la caution que le navire pourra mettre à la voile et quitter le port.

Application de l'art. 215

1^o) Aux navires indivis

L'Ordonnance de 1681 prévoyait déjà le cas où un navire prêt à faire voile est la co-propriété indivise de plusieurs et se trouve soumis à la saisie du créancier d'un seul des copropriétaires qui met ainsi obstacle à la sortie du bâtiment.

Elle permettait alors aux intéressés de faire lever cette opposition en donnant caution jusqu'à concurrence de la valeur de la portion saisie (5).

De Valroger se déclare (6) partisan de l'application de l'art. 215 aux navires en copropriété.

Il estime, avec raison, que la saisie d'une part indivise

(2) Danjon T. VI, p. 163. — Lyon, Caen et Renault 2^e éd. T. 6 p. 615

(3) T. IV. L. 2, T. 2, n^o 1705.

(4) Demangeat, p. 110.

(5) Liv. I, T. XIV, art. 18.

(6) Art. 197, p. 230, n^o 183.

de navire, possible en règle générale, doit être écartée quand ce navire est prêt à faire voile, en vertu de l'art. 215 qui, dit-il, s'applique « a fortiori » à la saisie d'une part indivise.

L'exception pour les dettes contractées en vue du voyage et la faculté, en ce cas, de fournir un cautionnement pour éviter la saisie, doivent être étendues au navire indivis.

2°) Aux navires de plaisance

Les dispositions de l'art. 215 C. Com. régissent-elles les navires de plaisance ?

C'est la question que posent Lyon-Caen et Renault pour la résoudre, d'ailleurs affirmativement.

Sans doute, disent-ils, on pourrait, pour écarter l'insaisissabilité des navires de plaisance soutenir que celle-ci n'a été admise que dans l'intérêt du commerce.

Mais il semble plus sûr de traiter sous ce rapport les navires de plaisance comme les navires de commerce .

Dès l'instant où l'on applique les dispositions du Titre II, livre II, du Code de Commerce aux navires de p'aisance, il serait arbitraire de restreindre quelques-unes de ces règles aux navires de commerce seuls.

Lors de la saisie du yacht » Janina », à Nice, le Tribunal Civil de Nice, reconnu (25 Juin 1883) que l'art. 215 s'étendait aux navires de plaisance en annulant cette saisie qui avait été pratiquée alors que le bâtiment était en partance.

3°) Aux navires partant sur lest

Quand un navire est muni de ses expéditions, il ne peut plus être saisi alors même qu'il partirait sur lest.

La loi n'ayant fait aucune distinction à ce sujet, il y a lieu d'appliquer l'art. 215 au navire partant sur lest comme au navire chargé (1).

(3) T. 6, n° 1740.

(1) Marseille, 3 janv. 1867 ; J. M. 1867-1-123.

De Valroger (2), Lyon Caen et Renault (3). MM. Thaller et Ripert (4) se rangent nettement pour l'affirmative, ainsi que M. Danjon auquel on doit cette remarque qu'une traversée sur lest est souvent la première partie d'une expédition dans laquelle le navire va chercher sa cargaison dans un port d'échelle.

4°) Aux navires Etrangers

L'art. 215 est-il applicable aux navires Etrangers ?

Malgré une tendance générale en faveur de l'extension aux Etrangers de ce bénéfice, la question est encore discutée et la doctrine reste partagée.

Doctrines négatives

Un certain nombre d'auteurs penchent pour la négative, tels Boulay-Paty (5) : « Les Etrangers peuvent ne jamais « revenir, il serait donc dangereux de leur appliquer là « faveur de la loi », ou encore Dageville (6), ou bien Alauzet (7) « Il n'y a aucune raison pour étendre à la marine étran- « gère la protection dont on a voulu entourer la navigation « française et l'art. 215 serait pour les étrangers un moyen « facile de frauder leurs créanciers puisqu'ils ne laissent « rien, le plus souvent dans le pays qu'ils vont quitter. »

Récemment encore, M. G. Marais a déclaré se rallier à cette thèse consacrée par un jugement du Tribunal Civil du Havre du 12 Mars 1904 (8), aux termes duquel « La loi fran- « çaise ne dispose en principe que pour les Français : il en « est ainsi surtout lorsque la loi consacre une faveur qui,

(2) Art. 215, p. 269.

(3) T. 6. n° 1733. — Cl. Cresp. p. 160.

(4) T. I., p. 715.

(5) I, p. 244.

(6) II, p. 110.

(7) III, p. 1098.

(8) Rev. Int. D^t Marit. T. 20, p. 44.

« si elle était étendue à un étranger, serait susceptible de
« donner lieu à des abus et de constituer une sorte de prime
« à la fraude. »

On cite dans le même sens, un arrêt de la Cour de Rouen du 4 août 1891, confirmant sur ce point un autre jugement du Havre en date du 22 Décembre 1890 (0).

Doctrines affirmatives

Cependant, le principe adopté par cette Doctrine et cette Jurisprudence que l'art. 215 profite aux seuls navires français paraît contraire à l'opinion la plus générale.

La majorité des auteurs étend le bénéfice de l'art. 215 aux navires étrangers se trouvant dans les ports de France.

Dufour, De Valroger (1), Bedarride (2), Desjardins (3), Thaller et Ripert (4), Caumont (5), Cresp-Laurin (6), justifient leur opinion par les considérations suivantes :

D'abord, la loi française ne fait, dans l'art. 215, aucune distinction entre les bâtiments français et les bâtiments étrangers. Il serait donc arbitraire d'introduire dans la loi une distinction artificielle basée sur la nationalité des navires ou sur celles des créanciers saisissants.

De plus, l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile n'a pas été, dit-on, consacrée seulement en faveur du propriétaire du navire, mais aussi dans un but de protection pour les intérêts divers qui se rattachent aux expéditions maritimes.

Or, ces intérêts peuvent être des intérêts français. C'est le cas qui se présente lorsque des chargeurs français font trans-

(0) H. 91-1-10 ; 91, 2, 212.

(1) Dufour n° 846. — De Valroger, art. 215, p. 272.

(2) T. I. p. 373.

(3) P. 381, n° 226.

(4) T. I, p. 717.

(5) V. Navire n° 68.

(6) Ch. III, p. 362.

porter des marchandises sur un navire étranger.

La Cour d'Appel d'Aix (2^e chambre) confirmant le jugement rendu par le Tribunal Civil de Nice à propos de la saisie du yacht étranger « Janina » s'est prononcée en faveur de l'application de l'art. 215 aux navires étrangers, dans un arrêt du 22 Novembre 1883, (7) basé sur les motifs suivants.

« Attendu que l'art. 215 du C. Com. n'édicte pas une immunité au profit de la marine française ; qu'il conserve une règle prise dans l'intérêt de la navigation ; qu'il est général « et s'applique aux navires étrangers aussi bien qu'aux nationaux ».

Avec la plupart des auteurs, nous adopterons cette solution qui a le mérite de ne rien ajouter à la loi.

5°) Mais non aux bateaux fluviaux

Bedarride (1), Dageville et Boulay Paty, ainsi que la Cour de Rennes (21 Mars 1812) ont affirmé que l'art. 215 était applicable aux navires fluviaux.

Mais la Cour de Bordeaux, dans un arrêt du 5 Juillet 1870, ainsi que Desjardins, de Valroger (2), Cresp-Laurin, Alauzet, (3), Massé-ont soutenu l'opinion contraire qui semble la plus juste.

En l'effet, l'art. 215 est contenu dans le livre II du Code de Commerce qui est consacré au « Commerce Maritime » et dont le titre premier porte : « Des Navires et autres bâtiments de mer. »

Au surplus, l'art. 215 apporte une exception à la règle établie dans l'art. 197 où il n'est question que des bâtiments de mer. Et cette exception est trop exorbitante pour qu'elle puisse être étendue par l'interprétation.

(7) D. 1884-2-198.

(1) T. I, p. 373.

(2) Art. 215, p. 271, n° 214.

(3) T. IV, Liv. 2, T. 2, n° 1702.

Enfin, l'art. 215 manquerait de sens s'il s'agissait de bateaux sur rivières car on pourrait se demander quand donc ils seraient prêts à faire voile et munis de leurs expéditions pour le voyage ?

Il faut donc admettre que le point de vue qui rejette l'application de l'art. 215 aux navires fluviaux est le plus exact.

6°) Ni aux navires se faisant radouber

Faut-il accorder le bénéfice de l'insaisissabilité au navire en partance, non pour un voyage, mais pour se faire radouber dans un autre port ?

La réponse doit être négative.

« On ne donne pas d'expéditions dit M. Danjon (1) à un « navire quittant le port pour se faire réparer ; il ne sera « donc jamais prêt à faire voile dans le sens de l'art. 215. »

Par ailleurs, il faut reconnaître, avec Lyon-Caen et Renault (2) que « les motifs de l'insaisissabilité n'existeraient « pas, car il n'y aurait pas d'expédition maritime qui soit « désorganisée par la saisie. »

MM. Thaller et Ripert donnent la même solution parce qu'il ne s'agit pas alors d'un « véritable voyage. »

7°) Ni dans les ports d'échelle ou de relâche

Insaisissable au port de départ comme prêt à faire voile, le navire pourra-t-il faire l'objet d'une Saisie Conservatoire pendant le voyage, dans un port de relâche ou d'échelle ?

« L'affirmative, expose Bedarride (4) conduirait à cette « étrange conséquence que le voyage, qui ne peut être inter- « rompu tant qu'il n'est qu'imminent, pourrait l'être dès « qu'il est commencé, à quelques lieues de la sortie. »

(1) T. IV, liv. 2, T. 2, n° 1702.

(2) T. 6., p. 163.

(3) T. 6, 2^e édit. n° 1734.

(4) T. I. p. 367.

Le navire une fois parti, reste donc insaisissable tant que le voyage n'est pas terminé.

Lyon-Caen et Renault (5), Vidal-Naquet (6) reconnaissent d'ailleurs qu'à défaut de définition, c'est au juge qu'il appartient d'apprécier si le voyage doit être réputé achevé, et si, en conséquence, le droit de saisie renaît pour les créanciers.

Bédarride, d'un jugement rendu le 12 Mars 1830 par le Tribunal de Commerce de Marseille tire cette même conclusion « que les tribunaux doivent apprécier si le navire est ou « non en cours de voyage, si le port dans lequel il est saisi « est ou non un port d'échelle, si, enfin, la déclaration du « lieu de reste dans les expéditions est sincère et véritable. »

Toutefois, cette règle comporte une exception pour les dettes contractées au lieu même de la relâche.

En ce cas, le droit de saisie est formellement accordé par l'art. 215 lui-même. Il s'agit de dettes contractées dans l'intérêt et pour l'utilité de ce voyage. Elles confèrent un privilège incontestable et peuvent motiver la saisie du navire, même lorsqu'il est prêt à faire voile. Mais les intéressés auront la faculté d'empêcher la saisie en cautionnant le montant de la dette.

Telle est l'opinion soutenue par Lyon-Caen et Renault (1), Alauzet (2) et Bédarride.

Il importe de faire remarquer qu'il est donc contraire au but de la loi d'arrêter le navire, pendant toute la durée du voyage, pour une dette contractée avant la mise à la voile au port de départ.

C'était aux créanciers à être sur leurs gardes et à user de leur droit avant le départ.

(5) T. 6, 2^e édit. p. 615, n^o 1735.

(6) Rev. Int. D^e Marit. T. II, p. 743.

(1) Revue Int. D^e Marit. T. II, p. 743, n^o 1737.

(2) T. IV, Liv. 2, T. 3, n^o 1703.

L'Art. 215 à l'Etranger

La défense édictée par l'art. 215 de notre Code de Commerce de saisir les navires en partance se retrouve, avec de légères variantes, dans la plupart des législations étrangères.

Italie

Le Code de Commerce Italien de 1882 (1) dans son art. 881 dispose : « Le navire prêt à partir n'est pas sujet à la mise
« en gage, ni à la saisie. Le navire est réputé prêt à partir
« quand le capitaine est muni de ses papiers pour le voya-
« ge. »

L'art. 310 correspondant de l'ancien Code Italien de 1865 contenait une dérogation pour les dettes contractées en vue du voyage à entreprendre. Il n'en est plus question.

La Cour d'Appel de Gênes a posé, le 4 Mars 1885, que l'art. 881 est applicable aux navires étrangers, dans l'affaire du « Libenstein » contre la « Neustria ».

A la différence de l'art. 215 du Code de Commerce Français, l'art. 881 englobe aussi les navires fluviaux. La question n'est plus douteuse depuis que le livre II du nouveau Code est intitulé : « Du commerce Maritime et de la Navigation » et traite dans un même chapitre des navires fluviaux.

Enfin, selon l'art. 881, un navire ne peut pas être arrêté tant qu'il n'a pas terminé son voyage, principe qui a été confirmé non seulement dans l'arrêt précité de la Cour de Gênes, mais aussi le 7 Juillet 1884 par la Cour d'Appel de Catane.

Espagne

L'art. 584 du Code de Commerce Espagnol de 1885 édicte également, dans son second alinéa, la même insaisissabilité.

(1) Rev. Int. D^t Mar. T. 2, p. 7.

(2) Ibidem. T. I, p. 61.

« Mais s'ils (les navires) étaient chargés et expédiés pour se
« rendre en mer, la saisie ne pourra avoir lieu que pour des
« dettes contractées afin de préparer et ravitailler le navire
« pour ce voyage ; et même alors la saisie cessera si quelque
« intéressé dans l'expédition se porte caution de la rentrée
« du navire dans le délai fixé en la patente, s'obligeant, en
« cas contraire, même fortuit, à payer la dette, en tant
« qu'elle soit légitime.

« Pour dettes de toute autre nature que celles énumérées
« en l'art. 580, le navire ne pourra être saisi que dans le port
« où il est immatriculé. »

Dans cet art. 580, on cite les créances qui ont un privilège suivant le rang d'après lequel elles sont inscrites.

Le droit espagnol en vigueur n'affranchit plus les navires étrangers de la saisie pour les dettes qui n'ont pas été contractées sur le territoire (Ancien art. 605).

Mais il ne permet pas de saisir efficacement un navire étranger en cas d'abordage, car en vertu de l'art. 580, la créance née de l'abordage n'est pas considérée comme une réclamation justifiée, ce qui est une grande erreur dont on a déjà senti les effets en Espagne.

Portugal

L'art. 491 du nouveau Code de Commerce de 1888 déclare :
« Le navire prêt à partir ne peut être saisi ou hypothéqué
« soit pour des dettes faites pour l'approvisionnement en vue
« du voyage, soit pour les responsabilités encourues pendant
« le séjour. »

Il n'est plus question de l'engagement écrit du capitaine de revenir au même port, qui pouvait avec une garantie, éviter la saisie, suivant l'art. 1313 de l'ancien Code.

Allemagne

La même exception à la règle de l'insaisissabilité des navi-

res est énoncée par l'art. 446 du Code Allemand, au titre premier du Livre IV.

« Un navire en partance ne peut être saisi pour fait de
« dettes. Toutefois, cette prescription n'est pas applicable
« au cas où les dettes ont été contractées pour le voyage à
« entreprendre ».

On applique généralement l'art. 446 aux navires étrangers, selon l'avis de Wagner (*Droit Marit.* I p. 314-315) car le Code parle de navires en général, sans spécifier leur nationalité et les travaux préparatoires indiquent qu'on a voulu édicter une règle en faveur du commerce, et non pas seulement en faveur des navires nationaux.

En revanche, on n'admet pas l'extension de l'art. 446 aux bâtiments fluviaux, pas plus qu'aux navires de plaisance.

L'art. 446 n'ayant établi aucune différence entre le navire partant avec un chargement ou sur lest, on repousse toute distinction à cet égard.

Norvège

L'originalité de la législation norvégienne est d'accorder le bénéfice de l'insaisissabilité au navire qui a reçu un quart de sa cargaison.

L'art. 107 du Code Norvégien est ainsi conçu :

« Après que le navire a reçu le quart au moins de la cargaison, on ne peut plus, sans le consentement de l'affrèteur,
« pratiquer sur le navire de saisie-exécution, d'arrêt ou de
« défense pour dette ayant pour but de suspendre le voyage.
« Une poursuite judiciaire relative aux parts de quelques-uns
« des armateurs seulement ne peut, en aucun cas, arrêter le
« voyage au préjudice des autres armateurs. »

« Dans les deux hypothèses, le navire peut cependant être
« arrêté pour dettes contractées à l'occasion du voyage ainsi

« que pour créances résultant de prêts à la grosse ou autres
« dettes placées dans l'art. 101 avant ces créances ou à côté
« d'elles. »

Un arrêt de la Cour Suprême de Christiana, du 18 Mars 1886, a strictement appliqué cette disposition.

Belgique

La défense de saisir les navires en partance a été supprimée par la loi belge du 4 Septembre 1908 ; elle est restée en vigueur avec tous les articles du Titre II du Livre II du Code de Commerce qui avaient ajoutés au Code de Procédure Civile pour être observés jusqu'à la révision de ce Code (Loi du 21 Août 1879, art. 239).

Roumanie

En revanche, l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile est admise par le Code de Commerce Roumain (art. 904).

Etats-Unis et Angleterre

On peut se demander si, d'après les lois anglaise et américaine, comme dans la plupart des autres législations, un navire en partance est insaisissable.

Il faut, ainsi que le rapport de la commission du Code de Commerce Allemand, conclure par la négative.

En effet, aucune opinion dans le sens de l'insaisissabilité n'est émise par des jurisconsultes tels que Vocke, Kent, Abbot-Tenterden, Maude, Pollock et Maclacklan.

De plus, le « Merchant Shipping Act » ne dit rien à ce sujet. Au contraire, il déclare dans la section 528 : « Dans tous
« les cas où il apparaîtra qu'avant qu'il ait pu être fait une
« application des règles de la section précédente, un navire
« étranger aura dépassé les limites y mentionnées, il sera
« légal... de le retenir jusqu'à ce que l'application de ces
« règles puisse être faite et le résultat lui en être communi-
« qué... »

Aucune disposition législative ou coutumière ne justifierait dans ces deux pays l'existence d'une pareille exception.

Brésil

La règle de l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile est inscrite dans le Code Brésilien (art. 481) en ces termes :

« Aucun navire ne doit être retenu, ni saisi, dès qu'il a plus
« du quart de son chargement à bord, pour dettes person-
« nelles du capitaine, excepté si elles ont été faites en vue
« d'équiper le navire pour le voyage et si le débiteur n'a pas
« d'autre propriété avec laquelle il puisse s'acquitter ; mais
« même dans ce cas, la saisie devra être levée si les autres
« intéressés se portent garants pour le moment de leur dette
« et que le capitaine s'engage après l'accomplissement du
« voyage, à retourner dans le port et que les intéressés à l'ex-
« pédition donnent une caution convenable à l'extinction de
« la dette, au cas où le navire, par un événement quelconque,
« même une force majeure, serait empêché de retourner. »

Chili

Le Code du Chili, dans son art. 843, se montre plus concis :

« Le navire qui est paré ne peut être saisi si ce n'est pour
« dettes qui ont été contractées pour l'équipement et l'appro-
« visionnement ».

Colombie

Le Code de Colombie, qui édicte la même insaisissabilité dans le § 29, Ch. I, paraît toutefois plus complet en disposant.
(Ch. 2, § 29) :

« Même dans ce cas, la saisie doit être levée si d'après le
« jugement du tribunal, il est donné caution suffisante que le
« navire retournera dans un délai déterminé, et que si, pour
« une cause accidentelle quelconque, le retour est impossible,
« la dette sera payée dans le moment où elle sera justifiée. »

Argentine, Pérou

Uruguay, Vénézuëla

Les Codes des autres Etats sud-américains renferment des dispositions à peu près identiques.

On lit dans les Codes de Commerce de la République Argentine (art. 103), du Pérou (art. 56), de l'Uruguay (art. 1041), et du Vénézuëla (art. 489) que :

« Aucun navire chargé (affrété) et en partance ne peut être saisi, suivant la lettre même du droit chilien ».

Le Code Venezuelien ajoute en outre :

« La saisie est suspendue si on donne une caution suffisante », art. 489, Ch. 2.

Il n'est donc pas exagéré d'affirmer que le privilège de l'insaisissabilité est reconnu au navire en partance dans la plupart des pays du monde.

CHAPITRE IX

Opposition à la sortie du Navire ou à la délivrance des expéditions

Que faut-il penser de ces deux procédures d'opposition à la sortie du navire ou à la délivrance des expéditions qui tendent, comme la saisie conservatoire, à retenir le navire dans le port pour assurer la sécurité de ses créanciers ?

Nous constaterons qu'elles sont généralement considérées comme extra-légales et illégales, sauf cependant l'opposition à la sortie du navire qui est admise, à Marseille seulement, comme un usage de longue date.

§ 1 Opposition à la sortie du navire

Irrégularité de cette procédure

En vérité, peu nombreux sont les auteurs qui ont essayé de soutenir que l'on pouvait obtenir la saisie conservatoire d'un navire en faisant opposition à la sortie de ce bâtiment et en signifiant cette opposition au receveur des Douanes et au commandant du port.

« Seuls, Bédarride (1) et Vidal-Naquet (2) se sont faits les défenseurs de cette opinion qui ne compte plus guère aujourd'hui de partisans.

Desjardins (3) s'est prononcée contre cette doctrine. Dufour

(1) L. II, n° 169.

(2) Saisie et vente des Navires. 2^e édit. 1893, p. 31.

(3) P. 379, n° 224.

(4) déclara aussi que cette opposition est de nul effet.

Alauzet (5) fait également allusion à cette ordonnance du juge qui, notifiée au capitaine du port, contiendrait défense de délivrer le billet de sortie.

« Une semblable procédure, dit-il, n'est autorisée par aucun texte ; et nous ne voyons pas comment le capitaine du port peut être tenu de déférer à une semblable injonction complètement extra-légale ; il devrait passer outre. »

Et il conclut très nettement : « Ce n'est pas évidemment une saisie, et, on ne peut, en dehors de la loi, créer une autre procédure qui en aurait tous les résultats. »

MM. Thaller et Ripert (6) condamnent formellement cette procédure d'opposition à la sortie du navire :

« On ne doit pas admettre, déclarent-ils, cette opposition ; le receveur des douanes et le commandant du port n'ont pas à se faire les défenseurs des intérêts particuliers des créanciers ; ils représentent des intérêts généraux. Les Tribunaux ont condamné ce procédé toutes les fois qu'ils ont eu à en apprécier la régularité. »

Sa validité comme usage dans le port de Marseille

Généralement repoussée dans toute la France comme illégale, l'opposition à la sortie du navire est cependant admise à Marseille où elle est consacrée comme un véritable usage maritime particulier.

M^e Paul Scapel, avocat au Barreau de Marseille, secrétaire général du « Droit Maritime Français » a fourni sur ce point des indications, aussi précises que précieuses, dans le *Journal de la Marine Marchande* (1), numéro spécial du 26 Avril 1923, consacré au port de Marseille (p. 436).

(4) n° 831 et 832.

(5) I. T. IV, L. 2 T. 2, n° 1708.

(6) T. I. p. 698.

(1) Siège, 190 Bd Haussmann, Paris.

Il affirme qu'au lieu de requérir la saisie conservatoire, « le créancier de l'armateur peut demander au Président du Tribunal de Commerce de Marseille, l'autorisation de faire « défense au Commandant des Ports, et au Receveur des « Douanes, de délivrer les billets nécessaires à la sortie du « navire. »

Il expose ensuite que l'intérêt de cette procédure est considérable, car le navire muni de ces billets de sortie est insaisissable « puisque prêt à faire voile ». Or l'opposition à la sortie empêche cette insaisissabilité, et aboutit à la mise à la chaîne du navire.

Cette procédure serait fort ancienne et un arrêt de la Cour d'Aix du 20 Août 1819 (2) en fait état, validant une opposition à la délivrance du billet de sortie pratiquée avant la prise des expéditions.

Les Cours et Tribunaux, ajoute M^e Scapel, n'ont rendu en cette matière que des décisions excessivement rares.

Néanmoins, le Tribunal de Commerce de Marseille a trouvé récemment l'occasion de statuer sur cette procédure.

Il l'a validée dans un jugement du 7 Décembre 1920 en la qualifiant de « pratique de longue date sur la place de Marseille. »

C'est, en réalité, un usage, dit M^e Scapel. Il invoque en ce sens une lettre du Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics, Direction Générale des Ponts et Chaussées, division de la navigation, adressée le 7 Novembre 1861 au Préfet des Bouches-du-Rhône, lettre dont il possède une copie authentique, ainsi qu'une autre lettre du Commandant du Port de Marseille du 2 Novembre 1893 adressée au Président du Tribunal de Commerce de l'époque.

Ces documents sont d'une importance capitale.

Sous l'inspiration évidente des auteurs de Droit Maritime qui, toujours, ont critiqué cette procédure, le Préfet de

(2) J. M. 2, 1, 268 ; Dalloz, Rep. V^o D^t Mar. n^o 99.

l'Empire avait écrit au Ministre compétent afin d'obtenir une circulaire destinée à faire cesser cette pratique qu'il considérait comme une irrégularité.

Le ministre chargé du département de la marine demanda l'avis du Garde des Sceaux.

Et la lettre du 7 Novembre 1861, écrite à la suite de la consultation juridique du Ministre de la Justice en réponse à la demande préfectorale, conclut à la légalité de cette procédure qui est qualifiée d'usage.

« A notre avis, conclut avec raison M^e Scapel, cette procédure employée à Marseille, est bonne, donne des résultats pratiques excellents ; elle est parfaitement valable, puisqu'elle constitue un usage. »

Dans un numéro postérieur du « *Journal de la Marine Marchande* » (1) consacré au port de Dunkerque, M^e G. Degand, avocat au barreau de Dunkerque, fait allusion à cet usage particulier du port de Marseille.

Il constate que « cette sorte de mise à la chaîne n'est pas usitée à Dunkerque et que le Tribunal de Commerce de Dunkerque ne l'a jamais admise. »

Le seul moyen pour un créancier, dit-il, d'arrêter un navire se trouvant à Dunkerque est de présenter requête au président du Tribunal de Commerce à l'effet d'obtenir, en vertu de la disposition générale de l'art. 417 du Code de Procédure Civile, une ordonnance qui en permette la saisie conservatoire.

Cette saisie ne sera autorisée qu'avec prudence et après sérieux examen moyennant l'engagement d'une banque connue et notoirement solvable de garantir les conséquences préjudiciables que pourrait entraîner une saisie conservatoire injustifiée, engagement donné sous forme de simple lettre qui reste aux mains du président jusqu'à la levée de la saisie.

Ces observations confirment nettement l'opinion de la

(1) Numéro 26 juillet 1923, p. 819, n° 14.

Doctrines que la procédure d'opposition à la délivrance du billet de sortie est irrégulière et ne saurait être admise hors du port de Marseille où elle s'est élevée au rang d'usage grâce à une longue pratique.

§ 2 L'Opposition à la délivrance des expéditions

Un créancier est-il en droit, avec l'autorisation du Juge, de faire opposition à la délivrance des expéditions afin d'empêcher le navire d'être, aux termes du Code, insaisissable comme « prêt à faire voile » ?

Pas davantage.

Opinion isolée

Un seul auteur s'est fait l'avocat de cette procédure.

C'est Bédarride (1) qui estime qu'en pareil cas, « la douane « n'est pas juge de la régularité et de la validité de l'opposition et n'a qu'à renvoyer les parties à s'entendre ou à se « pourvoir, et qu'à refuser la délivrance des papiers et con- « gé jusqu'à la mainlevée de l'opposition, soit volontaire, soit « judiciaire ».

Sinon, dit-il, la douane pourrait s'exposer à une poursuite en dommages-intérêts.

D'ailleurs, ajoute-t-il, « la délivrance des expéditions obtenue malgré l'opposition et postérieurement à la signification ne le ferait pas légalement considérer comme prêt à « faire voile, malgré qu'il le fût réellement. »

Doctrines générales

Cette opinion n'a trouvé aucun écho dans la doctrine.

Au contraire, tous nos bons auteurs de Droit Maritime se sont appliqués à ruiner cette théorie.

(1) T. I. p. 360 n° 257.

Desjardins (1) rappelle à ce propos que la Cour de Rennes a justement signalé, le 28 Février 1824, (2) une pareille opposition comme « une voie de fait non autorisée par la loi », et refusé de l'envisager comme une saisie-arrêt puisqu'en fait les expéditions d'un navire ne sont pas des effets mobiliers appréciables à prix d'argent et susceptibles d'être vendus.

Il cite aussi un arrêt de la Cour de Rouen du 2 Février 1841, démontrant qu'il ne s'agit pas d'une saisie-arrêt parce que la douane ne peut être regardée comme un tiers en possession réelle de la chose saisie et que son droit d'empêcher le départ d'un navire constitue une mesure de police et non un fait de détention.

Enfin, Desjardins indique un jugement de Marseille du 20 Février 1885 (3) statuant dans le même sens.

Pardessus déclare à ce sujet (4) : « Aucune loi, aucune analogie tirée des lois sur les saisies-arrêts ne nous semble « autoriser cette marche ; le créancier doit s'imputer de « n'avoir pas été plus vigilant ».

De Valroger pense de même (5) : « La douane ne peut « s'opposer au départ que dans un intérêt de police, non « dans un intérêt privé. »

Dufour (6) et Vidal-Naquet (7) jugent que « la légitimité « de ce mode de procéder est très contestable ».

Demangeat (8) fait très judicieusement observer que : « Si « le créancier pouvait à son gré retarder le moment où le « navire sera prêt à mettre à la voile, jamais le navire ne « serait insaisissable. »

« Et alors, dit-il, que deviendraient les intérêts que le

(1) P. 379.

(2) Dalloz. Rep. V^o D^t Maritime n^o 99.

(3) Jur. Marseille 34, 1, 103.

(4) D^t Com. L. III, p. 31, n^o 610.

(5) Art. 215, p. 269.

(6) N^o 833 et s.

(7) R. Int. D^t Mar. T. 2, p. 747.

(8) T. 4, p. 106.

« législateur à voulu protéger contre les inconvénients d'une
« saisie tardive ?

« Cette opposition doit être purement et simplement con-
« sidérée comme non avenue et la douane ne s'exposerait
« point en passant outre. »

Alauzet (7) s'élève également contre cette procédure, comme
Lyon-Caen et Renault (8) qui décident qu'avec un pareil sys-
tème, « le but de la loi serait manqué, car, par une opposi-
« tion, les créanciers arriveraient toujours à empêcher la
« délivrance des expéditions, et ainsi le navire ne serait
« jamais insaisissable en vertu de l'art. 215 du Code Com. »

Enfin, M. Danjon combat énergiquement cette procédure :
« Nul n'a qualité pour s'opposer à la délivrance de pièces
« administratives, quand cette délivrance est sollicitée con-
« formément aux lois et règlements comme c'est le cas ici,
« et en facé d'une telle opposition l'administration n'aurait
« qu'à passer outre sans s'en occuper. C'est ce qui est arrivé,
« pour la délivrance des pièces de bord, malgré les protesta-
« tions des créanciers, protestations dont la jurisprudence
« et la doctrine ont fait justice. »

Compétence de la Juridiction Consulaire pour mainlevée de ces oppositions

Si la délivrance des expéditions n'est pas faite, il faudra
cependant obtenir la mainlevée de cette opposition à la déli-
vrance des pièces de bord.

Desjardins croit, avec Dufour et Laurin, que le Tribunal
de Commerce sera le seul compétent parce qu'il ne s'agit pas
de statuer sur la validité d'une saisie-arrêt ou d'une saisie-
exécution, mais bien sur une difficulté relative à une expédi-
tion maritime (Art. 633 C. Commerce), la situation du navi-
re étant d'ailleurs attributive de juridiction ; solution qu'im-
plique l'art. 418 du Code de Procédure.

(7) P. 45.

(8) T. 6, 2^e édit, p. 613.

Vidal-Naquet estime aussi qu'il s'agirait seulement de résoudre une difficulté se rattachant à une expédition maritime, ce qui aux termes de l'art. 633 du Code de Commerce (§ 2) rentre dans la « compétence exclusive de la juridiction « consulaire. »

Il faut se rallier à ces opinions qui paraissent pleinement justifiées et attribuer aux Tribunaux de Commerce la connaissance des demandes en mainlevée de cette procédure tout à fait irrégulière d'opposition à la délivrance des expéditions.

CHAPITRE X

Les projets de texte sur la Saisie Conservatoire des Navires

Nous avons déjà signalé la grave lacune de notre Code de Commerce qui ne contient aucune disposition concernant la question pourtant importante et pratique de la Saisie Conservatoire des navires.

On cherche maintenant à remédier à ce fâcheux silence et il n'est pas douteux désormais que l'une des premières modifications qui seront apportées à notre Droit Maritime touchera la Saisie Conservatoire des Navires.

Les projets successifs (1867 et 1919) de Révision du Livre II de notre Code de Commerce ont tous deux consacré quelques dispositions à la saisie conservatoire des Navires.

Par ailleurs, l'Association Française du Droit Maritime a mis à l'étude un projet de texte qui a fait l'objet de plusieurs discussions auxquelles prirent part nos plus hautes compétences en Droit Maritime.

Nous pouvons donc espérer que, dans un avenir prochain, notre législation maritime nous apparaîtra complétée de règles précises sur la « Saisie Conservatoire des Navires ».

§ I Les projets de Révision de 1867 et 1919

Notre législation maritime eut été sans nul doute transformée, si d'autres préoccupations n'avaient absorbé le législateur français.

On conçoit aisément que les rédacteurs du projet de 1867 aient complètement bouleversé le titre II du Code de Commerce dont les dispositions avaient été empruntées, en 1807, à l'Ordonnance sur la Marine de 1681.

Lors de la discussion de la loi relative à l'hypothèque maritime, le rapporteur s'exprima en ces termes (10 Déc. 1874) :
« Ces formes laissent beaucoup à désirer, et depuis longtemps le commerce maritime réclame un changement dans cette partie de la loi de procédure. »

« Votre commission s'est demandée si elle ne devait pas...
« donner pour complément à la loi sur l'hypothèque maritime une organisation nouvelle de procédure de saisie et de
« vente judiciaire des navires. Une telle réforme est urgente
« et nous l'appelons de nos vœux. »

Ces vœux sont restés stériles. Un demi-siècle a passé depuis lors et notre législation ne s'est point complétée.

Toutefois, la question de révision du Livre II du Code de Commerce a été reprise en 1919.

Nous pourrions ainsi examiner le sort que réservent à la Saisie Conservatoire les deux projets de Révision de 1867 et de 1919.

L'Art. 197 des projets de 1867 et 1919

L'Art. 197 des projets de Révision de 1867 et 1919 qui concerne la Saisie Conservatoire est ainsi conçue :

« La saisie conservatoire d'un navire peut être effectuée à toute époque, en vertu soit d'un titre exécutoire, soit d'une autorisation du Président du Tribunal de Commerce ; toutefois, cette saisie doit être immédiatement levée s'il est fourni bonne et suffisante caution.

« L'autorisation du président peut être subordonnée à la condition qu'une caution sera fournie par le demandeur.

« Le défendeur peut s'adresser au président pour obtenir, s'il y a lieu, levée de la saisie autorisée par lui. »

Il ne semble pas que ce texte constitue un progrès très

sérieux sur l'état ancien tel qu'il est réglé par l'art. 417 du Code de Procédure.

En effet, il prête à de nombreuses critiques qui ont été judicieusement soulignées par M. G. Marais dans son rapport à l'Association Française du Droit Maritime.

Critique

Pourquoi l'art. 197 supprime-t-il l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile ?

C'est une disposition dont personne ne conteste l'utilité.

Pourquoi l'art. 197 permet-il la saisie conservatoire en vertu d'un titre exécutoire ?

Ce droit paraît tellement naturel qu'il semble inutile de le rappeler.

Pourquoi ordonner que la saisie sera immédiatement levée s'il est fourni bonne et suffisante caution, sans préciser que la caution exigée ne pourra pas dépasser la valeur du navire ?

Quant au parag. 2 de l'art. 197, son utilité est des plus contestables, car le président est toujours libre actuellement de subordonner l'ordonnance de saisie à la condition qu'une caution soit fournie par le demandeur.

Il eut été préférable de substituer au parag. 3 concernant la levée de la saisie, le texte de l'art. 417 in fine du Code de Procédure qui dispose : « Ses ordonnances (les ordonnances « du Président) seront exécutoires nonobstant opposition ou « appel ».

Ce texte aurait alors eu le mérite de conserver le caractère exécutoire de l'ordonnance rendue et de réserver aux parties le droit d'appel dont il n'est pas question dans le projet de texte.

Enfin, il eut certainement été utile de spécifier dans le texte nouveau les délais d'opposition et d'appel contre l'ordonnance intervenue.

Et il eut été souhaitable aussi de préciser les effets légaux du cautionnement fourni pour libérer le navire, d'indiquer, par exemple, suivant l'exemple donné par la Sous-Commission réunie à Bruxelles en Mars-Avril 1913, dans l'art. 9 de son projet, que : « la caution ne sera ni modifiée par les événements ultérieurs, ni invoquée pour restreindre les droits des autres créanciers », qui continueront à pouvoir s'exercer dans la limite de la valeur du navire et du fret.

§ 2 Texte proposé par l'Association Française du Droit Maritime

Il faut réserver une place toute spéciale aux intéressants travaux que poursuit encore, à l'heure présente, sur cette matière de la Saisie Conservatoire des Navires, l'Association Française du Droit Maritime (1).

L'Association Française du Droit maritime

Cette Association, qui comprend cent cinquante membres (2) a pour objet l'étude des questions de droit maritime.

Elle poursuit, dit-elle dans ses statuts, l'amélioration en France de cette branche de la législation et notamment la refonte de la partie du Code de Commerce consacrée au commerce maritime, ainsi que l'unification du droit maritime en coopération avec le Comité Maritime International.

Etude de la Saisie Conservatoire

Fidèle à son programme, l'Association Française du Droit Maritime a mis à l'ordre du jour de ses réunions depuis

(1) Fondée en 1897. Siège social, 8, rue Vignon, Paris.

(2) Il nous est agréable d'y relever le nom de notre Père et Confrère, M^e H. Reisenhel, Docteur en Droit, Ancien Bâtonnier de l'Ordre des Avocats de Boulogne-sur-Mer.

1923, la question de la Saisie Conservatoire des Navires et l'élaboration d'un projet de texte qui puisse à la fois fournir de précieuses indications au législateur français pour la révision du Code de Commerce, et servir de base à un accord international.

A la suite d'un remarquable rapport présenté par M. G. Marais, avocat à la Cour de Cassation, l'Association a chargé une commission de la rédaction d'un projet de texte qui, au cours de séances successives, a été constamment amélioré et complété.

Le 22 Novembre 1923, un avant projet fut mis en discussion.

A la suite d'observations présentées par MM. Dor, Heuze, Lesueur, James Govare, Prodromides, le texte fut renvoyé à la commission avec mission d'étudier spécialement les points suivants :

N'y avait-il pas lieu de supprimer purement et simplement la disposition tendant à rendre insaisissable le navire muni de ses expéditions ?

N'y avait-il pas lieu de limiter le plus possible l'arbitraire des présidents des tribunaux de commerce quant à la détermination de la caution par une règle aux termes de laquelle celle-ci serait limitée au montant de la créance, s'il est inférieur à la valeur du navire et à la valeur du navire s'il est égal ou supérieur ?

Enfin, quel était le sort de la caution une fois fournie ? Le créancier saisissant avait-il un droit privatif sur le montant de la caution ?

Dès le 24 Janvier 1924, l'Assemblée, réunie sous la présidence de M. Lyon-Caen, put procéder à l'examen des nouvelles dispositions, rédigées après délibération de la commission.

A la suite d'une discussion, le projet suivant fut adopté

qui offrait le mérite de présenter une théorie d'ensemble à la fois simple et complète sur la Saisie Conservatoire des Navires.

L'Avant-Projet adopté

ART. 1^{er}. — Il ne peut être procédé à la saisie conservatoire d'un navire qu'avec l'autorisation du Président du Tribunal de Commerce.

ART. 2. — Les ordonnances du Président sont exécutoires nonobstant opposition ou appel.

ART. 3. — L'opposition à l'ordonnance est recevable dans les dix jours, à partir de la saisie.

ART. 4. — L'appel de l'ordonnance est recevable, dans les dix jours de sa date, de la part du saisissant, et dans les dix jours qui suivent l'expiration du délai d'opposition de la part du saisi.

ART. 5. — L'action en mainlevée est dans tous les cas de la compétence du Tribunal de Commerce du lieu de la saisie.

ART. 6. — La saisie doit être immédiatement levée s'il est fourni une caution égale, soit à la valeur du navire, soit à la limite de la responsabilité du propriétaire.

ART. 7. — Lorsque la saisie portera sur un navire autre que celui à l'occasion duquel la créance aura pris naissance, la caution fournie sera égale, soit à la valeur du navire saisi, soit à la limite de la responsabilité du propriétaire.

ART. 8. — Le sort de la caution n'est pas modifié par les événements ultérieurs qui affectent le navire saisi, ou celui à l'occasion duquel la créance a pris naissance.

ART. 9. — La caution fournie profite, suivant la qualité de leur créance, à tous les créanciers auxquels la même limite de responsabilité peut être opposée.

ART. 10. — Aucune affectation privilégiée à la créance du saisissant ne peut être ordonnée par le Président du Tribunal

ou par le Tribunal de Commerce, statuant sur une demande en mainlevée, quand une caution égale, soit à la valeur du navire, soit à la limite de la responsabilité du propriétaire, a été fournie.

ART. 11. — En cas de nouvelles saisies, pour créances nées pendant le voyage, de la part des créanciers, visés à l'art. 9, mainlevée doit être prononcée, si le saisi établit qu'il a déjà donné caution en France, au cours du même voyage, pour la valeur du navire ou pour la pleine limite de sa responsabilité.

ART. 12. — La saisie doit être également levée si l'armateur offre caution jusqu'à concurrence de la créance du saisissant ou en consigne le montant. Dans ce cas, la caution ou la consignation pourra être affectée à titre privatif aux droits du saisissant.

Discussion

Cet avant projet offre le double avantage de régler la procédure de saisie-conservatoire et de déterminer les conséquences juridiques de la caution donnée pour obtenir mainlevée.

1°) Il règle la procédure de Saisie Conservatoire

En ce qui concerne la fixation des règles de la Saisie Conservatoire, l'avant-projet s'inspire des idées suivantes :

La saisie conservatoire d'un navire constituant toujours une mesure grave puisqu'elle tend à l'immobilisation du navire, ne doit pouvoir être opérée qu'avec l'autorisation du président du Tribunal de Commerce.

C'est un point que précise l'art. 1^{er}. Il n'est plus question de dispense d'autorisation accordée aux créanciers munis de titre exécutoire.

Tous ceux qui voudront mettre un navire à la chaîne seront contraints de soumettre leur créance au contrôle du président.

Pour que l'ordonnance du Président ne soit point illusoire, l'art. 2 la déclare exécutoire nonobstant opposition ou appel, remédiant ainsi au défaut reproché à l'art. 197 des projets de révision précédemment étudiés.

Afin d'éviter les critiques dirigées contre ce même art. 197 relativement au droit d'appel et aux délais d'opposition et d'appel, les art. 3 et 4 précisent que deux voies de recours sont ouvertes au propriétaire : l'opposition devant le président qui a rendu l'ordonnance, l'appel devant la Cour, et aussi l'introduction d'une demande en mainlevée devant le Tribunal de Commerce.

Si le propriétaire choisit la voie de l'opposition, l'art. 3 dit qu'elle doit être formée dans le bref délai de dix jours à compter de la saisie.

Il est intéressant de remarquer à ce propos qu'une suggestion de M. Rybonnieux, tendant à donner au propriétaire le droit de faire opposition jusqu'à ce qu'il ait connu la saisie, et même à le faire bénéficier de délais de distance, a été nettement écartée pour la raison suivante : le propriétaire possède à bord un représentant légal en la personne du capitaine. Celui-ci ne peut ignorer la saisie dont le navire est l'objet et ne manquera pas d'y faire opposition s'il y a lieu.

A défaut d'opposition dans le délai de dix jours, il est encore loisible au capitaine, en vertu de l'art. 4, d'interjeter appel de l'ordonnance dans les dix jours qui suivent l'expiration du délai d'opposition, cet appel étant porté devant la Cour d'Appel conformément aux règles générales.

Enfin, si le saisi laisse passer ce délai total de vingt jours, sans agir ni par voie d'appel, ni par voie d'opposition, il lui reste une dernière ressource consacrée par l'art. 6 : c'est d'introduire une action en mainlevée.

Ici se place l'une des innovations du projet : cette instance sera introduite devant le Tribunal de Commerce, et non pas devant le tribunal civil suivant l'interprétation actuellement donnée par la jurisprudence à l'art. 442 du C. Pr. Civ.

Cette règle nouvelle fut admise par l'Association Française de Droit Maritime à la condition expresse que l'action fut introduite devant le tribunal de commerce du lieu de la saisie.

2°) Il détermine les conséquences juridiques de la caution donnée

En ce qui concerne le second avantage de l'avant-projet, la détermination des conséquences juridiques de la caution donnée pour obtenir mainlevée, il consacre dans l'art. 6 le droit absolu pour le saisi d'obtenir mainlevée s'il fournit caution.

Puis il tranche la grave question de savoir si la caution doit être fournie à concurrence de la créance prétendue ou à concurrence de la valeur du navire ?

L'avant-projet oblige le juge à prononcer la mainlevée, s'il est fourni une caution égale soit à la valeur du navire à l'occasion duquel est née la responsabilité, soit à la valeur du navire saisi si la saisie porte sur un autre navire, soit à la limite de la responsabilité du propriétaire.

L'art. 8 vient alors confirmer le principe actuellement en vigueur que l'engagement de la caution n'est nullement affecté par les événements de mer ultérieurs.

L'avant-projet solutionne encore une seconde difficulté : la caution doit-elle profiter au seul créancier saisissant ou bien à l'ensemble des créanciers d'un même voyage.

Actuellement, la caution fournie pour obtenir mainlevée est, en général, affectée à titre privilégié aux causes éventuelles de la créance du saisissant et des saisies successives peuvent contraindre le propriétaire à des engagements répétés dépassant sa fortune de mer.

Pour conjurer ce résultat, l'art. 10 de l'avant-projet interdit au président du Tribunal de Commerce ou au Tribunal, d'ordonner une affectation privilégiée comme condition de la mainlevée chaque fois que le créancier fournit une caution

égale soit à la valeur du navire saisi, soit à la limite de sa propre responsabilité.

Enfin, au cas où la créance éventuelle était minime et la valeur du navire considérable, il paraissait légitime que le propriétaire n'ait à fournir qu'une caution égale à la créance, en subissant une affectation à titre privatif aux droits du saisissant.

Cette équitable solution est consacrée par l'art. 12 qui permet à l'armateur de choisir le parti le moins préjudiciable à ses intérêts : fournir caution pour la pleine limite de sa responsabilité au profit de la masse entière des créanciers ou fournir caution avec affectation privilégiée au profit du saisissant jusqu'à concurrence de la créance de ce dernier.

Il fallait aussi affranchir le propriétaire du risque de nouvelles saisies émanant de créanciers du même voyage.

L'art. 11 de l'avant-projet donne au propriétaire le droit de faire prononcer la mainlevée de toute nouvelle saisie en établissant qu'il a donné caution pour la pleine limite de sa responsabilité.

C'est ainsi que l'avant-projet s'est mis en harmonie, ce qui était désirable, avec le projet de convention internationale adopté par la conférence diplomatique de Bruxelles, le 17 Octobre 1922, dont l'art. 8 limite à leur fortune de mer la responsabilité des propriétaires de navires.

Conclusion

On ne saurait raisonnablement diriger aucune critique sérieuse contre le projet de texte élaboré par l'Association Française du Droit Maritime, fruit du travail de juristes éminents, et dont la portée s'étend bien au-delà des limites étroites de l'art. 197 des projets de Revision de Code.

Ce projet de texte qui résout toutes les difficultés relatives à la Saisie Conservatoire des Navires, constitue, sans aucun doute, l'ensemble de dispositions le plus remarquable qui ait jamais été réuni sur cette matière.

Il trouvera certainement sa place dans notre Code de Commerce quand sera entreprise, enfin, la Révision du Livre II si longuement attendue.

Et il fournira des bases extrêmement précises au Comité Maritime International pour le jour inévitablement prochain où sera tentée l'unification des règles de la Saisie Conservatoire.

APPENDICE

Législations Etrangères

Il nous a paru intéressant de compléter cette étude sur la « Saisie Conservatoire des Navires » par un aperçu des législations en vigueur sur cette matière dans les principaux Etats du monde.

Notre seul regret sera de ne pouvoir apporter à cette partie de notre sujet tout le développement qu'elle eut méritée.

BELGIQUE

Loi du 4 Sept. 1908

C'est la loi du 4 Septembre 1908 relative à la « Saisie et « -à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des « bateaux ainsi qu'à la compétence maritime et fluviale » (1) qui réglemente actuellement en Belgique, la Saisie Conservatoire des navires.

Elle précise, dans l'art. 1, que la Saisie Conservatoire s'applique aux créances civiles aussi bien qu'aux créances commerciales. Suivant la qualité de la créance, elle donne compétence au Président du Tribunal de Commerce ou du Tribunal Civil pour l'autoriser.

Le demandeur peut être astreint à donner caution ou à justifier de solvabilité suffisante.

L'Ordonnance est exécutoire par provision.

(1) Rev. Int. Dt Mar. Autran 1908-09, p. 442.

L'art. 3, exige que « notification de l'exploit soit donnée
« au Commissaire Maritime, ou à son défaut, au capitaine
« de port avec sommation de retenir le bâtiment saisi. »

Cette notification peut être adressée aux éclusiers des canaux ou à l'administration du pilotage auquel cas elle vaut défense d'accorder au pilote.

Enfin, — c'est la disposition la plus originale de la loi belge, — l'exploit de saisie doit être « inscrit dans un délai
« de dix jours, au registre d'immatriculation tenu au bureau
« de la Conservation des hypothèques (Art. 4, 5, 6).

« A compter de l'inscription de la Saisie, le propriétaire
« ne peut plus aliéner, ni hypothéquer le bâtiment saisi à
« peine de nullité et sans qu'il soit besoin de la faire pro-
« noncer. »

Nous trouvons là une différence capitale entre la législation Belge et notre pratique française qui n'admet pas cette indisponibilités des biens frappés d'une Saisie Conservatoire.

ANGLETERRE

Les actions « in rem »

L'Ancien Droit Anglais admettait déjà que la Saisie d'un objet entraînait compétence du juge du lieu de la Saisie : la compétence du « forum arresti », suivant l'expression consacrée.

On faisait alors valoir devant le Juge un droit quasi-réel, une sorte de « jus ad rem ».

La Flandre, la Belgique, les Pays-Bas et l'Angleterre appliquèrent strictement cette procédure qui ne s'est point maintenue ailleurs que dans la traditionnaliste Angleterre.

Les chargeurs qui se plaignent de dommages causés à la cargaison, les créanciers qui ont approvisionné un navire étranger ou un navire dont le propriétaire ne réside pas en Angleterre et en Pays de Galles, sans avoir de privilèges sur le navire, ont une action « in rem » qui leur permet de faire

saisir le bâtiment et de l'obtenir à la seule condition de respecter les droits des créanciers privilégiés tels qu'ils existent au moment de la saisie.

Un « writ of summons », sorte d'ajournement adressé au propriétaire du navire, marque le début de la procédure. La formalité même de saisie se fait au moyen d'un « warrant » qui peut être exécuté dans tous les ports et à trois milles des côtes durant l'espace de treize mois (1).

L'action du créancier poursuivant n'a point d'autre but que la propriété du défendeur qui sert de garantie à l'action.

Elle engendre la constitution d'un droit réel sur le navire.

Loi de 1905

Cette procédure « in rem » a été encore étendue par une loi de 1905, dite « Ship Owner's Negligence Remedies Act, 1905 » (2).

Cette loi permet la saisie de tout navire séjournant dans un port ou fleuve d'Angleterre et d'Irlande ou à trois milles des côtes, quand des dommages-intérêts sont réclamés au propriétaire pour mort ou lésion corporelle ayant sa cause dans un acte de négligence coupable du propriétaire ou de ses préposés, ou dans l'état défectueux du navire.

Le caractère essentiel de cette loi, c'est qu'elle est spécialement dirigée contre les navires étrangers.

La saisie n'est possible, en effet, qu'à l'encontre des propriétaires ou des Compagnies qui ne résident pas dans le Royaume-Uni et qui n'y possèdent point de bureau où la signification puisse leur être adressée (Art. 1).

Loi du 16 Déc. 1911

Enfin, une loi du 16 décembre 1911 (3) a été votée, dont le but est de renforcer le droit des personnes qui élèvent des

(1) Williams et Bruce. Admiralty Practice.

(2) Abbott. Law. of merchant ships and seamen p. 151 — Hennebicq I. n° 401.

(3) R. Int. Dt Mar. 1912-13, p. 665.

réclamations relatives aux salaires qui leur sont dûs pour des travaux de chargement ou déchargement des navires ou d'embarquement de houille à bord.

Elle autorise l'arrêt du navire dans tout port d'Angleterre ou d'Irlande ou dans un rayon de trois milles des côtes, lorsque les réclamations de salaires paraissent justes « *prima facie* » et qu'aucun des propriétaires du navire ou des affréteurs locataires à eux substitués ne réside dans le Royaume-Uni.

Le « Merchant Shipping » de 1894

Il faut encore signaler les importantes règles contenues dans le « Merchant Shipping Act de 1894 ».

La section 546 dit : « Quand un navire est en détresse à « un endroit quelconque sur les côtes du Royaume-Uni ou « dans les environs, et qu'une personne rend des services « pour assister le navire, le propriétaire du navire doit payer « au sauveteur une indemnité raisonnable de sauvetage. »

Et la section 552 ajoute : « Quand une indemnité de sauvetage est due à quelqu'un en vertu du présent Act, pour des « services rendus en assistant le navire ou en sauvant des « vies humaines, le Receveur des Noufrages pourra arrêter « le navire jusqu'à ce que le procès soit engagé. »

La Haute-Cour de Justice (Cour d'Appel) a fait une stricte application de cette loi dans un arrêt des 3, 4 mai, 7 juin 1899 (2).

ALLEMAGNE

Il n'y a dans le droit allemand aucune loi formelle d'après laquelle les navires étrangers soient saisissables dans le pays; mais certaines décisions conduisent indubitablement à ce résultat (1).

(2) Ibid. 1899-1900, p. 184.

(1) Max Mittelstein. R. Int. D^t Mar. T. 10, p. 367.

Ainsi, l'art. 24 du Code de Proc. Civ. dit : « Le Tribunal « dans le ressort duquel se trouve l'intérêt ou l'objet du « litige, est compétent pour les demandes contre une per- « sonne qui n'est pas domiciliée dans l'empire allemand. »

Le Tribunal d'Empire en a conclu que cette disposition devait être appliquée, non seulement à l'encontre, mais aussi en faveur des Etrangers.

En ce qui concerne les saisies, l'art. 755 du Code de Pr. établit la compétence du Tribunal du ressort où se trouve l'objet à saisir et déclare que la nationalité des parties est sans importance.

Le Code de Pr. ne contenant aucune exception à ce sujet, la règle ne reçoit aucune dérogation par ce fait que l'objet à saisir est un navire étranger. Les Tribunaux allemands ont toujours jugé en ce sens, appliquant les règles de Saisie Immobilière aux navires que la loi déclare immeubles.

Le Code de Commerce Allemand admet, en outre, l'insaisissabilité du navire en partance.

Nous signalerons, enfin, une juridiction spéciale au port de Hambourg dont la compétence s'étend à la Saisie Exécutoire.

Nous voulons parler du Tribunal Arbitral Maritime de Hambourg, créé en 1913, par les Unions des Armateurs, des Assureurs Hambourgeois, des Armateurs du Bas-Weser, des Assurances Maritimes de Brême, et par l'Union Internationale d'Assurances Transport.

Le but cherché consistait dans l'organisation d'une procédure permettant d'obtenir rapidement des décisions rendues sur expertises pour toutes les affaires concernant l'assistance, le sauvetage, et généralement, la navigation maritime, y compris les procédures de saisie et autres.

On trouvera des détails sur cette institution dans la Revue de Droit Maritime Comparé (3), et le texte intégral de la Convention et du règlement dans Schaps (4).

(3) I. p. 101.

(4) P. 889, 893.

ETATS-UNIS

Le « Shipping Board »

L'originalité de la législation américaine consiste principalement dans le traitement qu'elle applique à la Flotte d'Etat des Etats-Unis, exploitée commercialement par l'« United States Shipping Board Emergency Fleet Corporation ».

Les Etats-Unis consentent à ce que l'application du Droit Commun soit faite à ces navires d'Etat, aussi bien en Amérique qu'à l'Etranger.

C'est ainsi qu'une décente décision (17 février 1923), émanant de la Cour d'Appel du 3^e Circuit, a déclaré que la procédure « in personam » prévue contre les Etats-Unis en raison des navires qui leur appartiennent n'est pas applicable au « Shiping Board » qui peut être poursuivi dans les termes du Droit Commun.

En général, le Gouvernement des Etats-Unis ne s'oppose point à ce que les Tribunaux Etrangers fassent l'application du Droit Commun à ses navires.

Toutefois, l'Act du 9 mars 1921 accorde au Gouvernement Américain la faculté de décliner la compétence des tribunaux étrangers en ce qui concerne les navires du « Shipping Board ».

Ce même Act du Congrès concède, en outre, au Gouvernement des Etats-Unis la faculté de donner garantie quand une saisie est dirigée sur un navire du « Shipping Board » ou quand une assignation est délivrée au capitaine d'un de ces bâtiments.

Cette disposition, sans être obligatoire pour le Gouvernement Américain, n'en est pas moins d'une application extrêmement fréquente. Ses avantages sont incontestables tant pour le « Shipping Board » que pour les créanciers de sa flotte d'Etat.

EGYPTE

La matière de la Saisie Conservatoire est régie par le titre I, Chap. XII, Section 2 du Code de Procédure Egyptien.

Cette section ne contient aucune disposition concernant la validité de la Saisie Conservatoire. On se réfère alors, par analogie, aux règles de la Saisie Exécution (1).

C'est là un des principaux traits de ressemblance entre notre Droit Maritime Français et le Droit Maritime Egyptien qui s'en est beaucoup inspiré, ainsi que nous avons eu l'occasion de le constater.

ITALIE

La Cour d'Appel de Gênes a rendu au principe de la courtoisie internationale, « *Comitas Gentium* », dans un arrêt du 11 décembre 1893 (3) relatif à une Saisie Conservatoire de navire, un hommage qui méritait d'être signalé.

Il s'agissait d'un navire italien qui avait été saisi conservatoirement au port de Santa-Cruz (Espagne) et qui avait réussi à lever l'ancre clandestinement pour se réfugier en Italie.

L'Autorité judiciaire de Las Palmas demandait par une Commission rogatoire à l'autorité judiciaire italienne l'exécution de l'ordonnance de Saisie Conservatoire.

La Cour de Gênes accueillit favorablement cette demande en se basant sur les considérations suivantes :

« Que cette saisie au port de Santa-Cruz ait été juste ou
« non, étant faite sans qu'on attende la décision du magistrat,
« le capitaine se faisait justice à lui-même en mettant clandestinement son navire au large et en le soustrayant à
« l'action des lois du pays.

« Il n'y a personne qui ne voie dans un fait aussi anormal et aussi contraire au droit des gens, ce genre de spo-

(1) Cour Appel Alexandrie, 25 avril 1910. R. Int. D^t Mar. 1900-01, p 555.

(3) R. Int. D^t Mar. L. 9, p. 776.

« liation, contre laquelle fut proclamée dans l'antiquité,
« comme axiome de droit absolu, et sans exception la règle
« *Spoliatus ante omnia restituendus* » ;

« Et si pour obtempérer à une Commission rogatoire,
« tendant à en provoquer l'application, ne serait-ce que pour
« exalter le prestige de la Justice, la magistrature à laquelle
« on la demande n'avait à son aide une disposition précise
« de la loi nationale ou un principe fermement admis par la
« Jurisprudence, le magistrat aurait un guide non moins sûr
« dans la notion d'après laquelle « *Quod legibus omissum*
« *est, non omittetur religione judicantium.* »

MAROC

Le Code Maritime Marocain promulgué en 1920, n'a point
péché par omission comme notre Code de Commerce Français
dont le silence relativement à la Saisie Conservatoire des
Navires a fait naître des difficultés.

Il a fait son profit de notre expérience et il a prévu la
Saisie Conservatoire dans son Art. 110.

S'inspirant de l'art. 197 des projets de Révision de 1867
et 1919, il a exigé que la Saisie Conservatoire fut pratiquée
par un créancier muni d'un titre exécutoire ou autorisé par
le juge compétent.

Il permet la levée de la saisie moyennant caution et décide
que le juge compétent pour autoriser la saisie est également
compétent pour en donner mainlevée.

Enfin, le juge peut mettre à l'autorisation de saisie cette
condition que le créancier saisissant fournira lui-même
caution.

ETATS SUD-AMERICAINS

Les législations des Etats de l'Amérique du Sud, inspirées
des Codes Espagnols et Portugais, offrent cette caractéris-
tique que toutes ont voulu accorder une faveur aux navires
Etrangers afin de les attirer dans leurs ports et d'aider au
développement de leur Commerce Maritime.

C'est ainsi que les Codes de Commerce du Chili (Art. 844), du Pérou (Art. 568), du Vénézuëla (Art. 490) et de la Colombie (Art. 31), déclarent que les navires étrangers ne peuvent être saisis pour des dettes contractées hors de leurs territoires.

Le Code du Brésil (Art. 482) était encore plus favorable aux navires étrangers : « Les navires étrangers mouillés dans « les ports brésiliens ne peuvent être saisis, même alors « qu'ils n'ont pas encore pris charge, pour dettes contractées « sur le territoire Brésilien pour les besoins du navire ou de « la cargaison ; il y a exception dans le cas où la dette résulte « d'une lettre de grosse ou d'une lettre de change souscrite « pour les besoins du navire et de la cargaison en pays étranger, mais payable sur une place de l'Empire. »

Mais s'il faut en croire un arrêt du Tribunal Suprême Fédéral du 30 Octobre 1908 (1), la saisie des navires étrangers dans un port du Brésil est désormais possible, car l'art. 482 C. Comm. doit être considéré comme abrogé en fait par la Constitution de la République qui contient des dispositions contraires.

Le Code Argentin (Art. 1031) se montre encore plus sévère pour admettre la Saisie : « Les navires Etrangers mouillés « dans les ports de l'Etat ne peuvent être saisis bien qu'ils « n'aient pas encore pris chargement à raison des dettes qui « n'ont pas été contractées sur le territoire de l'Etat, qui ne « l'ont pas été pour les besoins de ces navires ou de leur « cargaison ou qui ne sont pas payables dans l'Etat. »

Desjardins juge avec raison (2) qu'il n'est conforme ni aux règles du Droit Commercial Universel, ni peut-être même aux sains principes de l'Economie Politique de soustraire ainsi aux créanciers les biens de leur débiteur qui sont leur gage naturel.

Et Dufour a toujours approuvé la législation française de n'avoir pas consacré ce « droit d'asile » d'un nouveau genre.

(1) R. Int. D^t Mar. 1909-10, p. 417.

(2) T. I., Ch. 5, p. 374, n^o 219.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

CHAPITRE PRELIMINAIRE

NOTIONS GENERALES ET HISTORIQUES

§ 1. — La Saisie Conservatoire des Navires.

Le droit de saisie.

Définition.

Différences avec la Saisie Exécution.

Différences avec l'arrêt du navire par décision d'un Etat
Souverain.

Utilité.

Importance.

§ 2. — Notions Historiques.

Edit du 8 Oct. 1666.

L'Ordonnance de 1681.

La Rédaction du Code de Commerce (art. 197).

Discussion et adoption au Conseil d'Etat.

Inutilité de l'art. 197 du Code de Commerce.

Le projet de Revision de 1867 supprime l'art. 197.

Plan de l'ouvrage.

CHAPITRE PREMIER

CONDITIONS DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

§ 1. — Il faut être créancier.

Généralité de la règle.

Application au prêteur à la grosse.

Application à l'Administration des Douanes.

§ 2. — Muni ou non d'un titre exécutoire.

§ 3. — Qualités de la créance.

Vraisemblance.

Péril.

Urgence.

Importance.

§ 4. — Navigation Maritime.

Petites Embarcations.

Navigation fluviale.

Navigation de plaisance.

CHAPITRE II

FORMES DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

§ 1. — Absence de textes.

Code de Commerce.

§ 2. — Inutilité d'un commandement préalable.

§ 3. — L'ordonnance à fins de Saisie Conservatoire.

Nécessité d'un contrôle.

Art. 417 C. Pr. Civ.

Opinion isolée.

Opinion générale.

§ 4. — Capacité requise.

Le principe.

Mandataires.

Negotiorū gestor.

§ 5. — Procès-verbal de saisie.

Aperçu général.

Rédaction.

Mentions substantielles.

Description des accessoires.

Désignation de l'armateur saisi.

Election de domicile au lieu de la saisie.

Huissiers audienciers et huissiers ordinaires.

§ 6. — Etablissement d'un gardien.

Désignation.

Omission.

Rôle du gardien.

Fin de la garde.

§ 7. — Dénonciation du procès-verbal de saisie.

1°) Propriétaire domicilié dans le ressort du Tribunal.

2°) Propriétaire domicilié hors de l'arrondissement du Tribunal.

3°) Propriétaire Etranger ou hors de France.

Sanction.

Formalité préalable pour les navires étrangers.

Transcription du procès-verbal.

Dénonciation aux créanciers inscrits.

CHAPITRE III

RÈGLES DE COMPETENCE

§ 1. — Compétence du Président du Tribunal du lieu de la saisie.

§ 2. — Son ordonnance ne modifie aucune des règles normales de la compétence.

En France.

A l'Etranger.

L'Ordonnance ne préjuge point du bien-fondé de la demande.

§ 3. — Etendue des pouvoirs du Président.

Saisie réciproque de deux navires.

Saisie conservatoire conditionnelle.

Saisies répétées.

Saisie conservatoire entre Etrangers de navires Etrangers.

CHAPITRE IV

VOIES DE RECOURS CONTRE L'ORDONNANCE

§ 1. — Les ordonnances du Président sont-elles susceptibles de recours ?

L'art. 417 C. Pr. Civ.

Doctrines négatives.

réfutation.

Jurisprudence affirmative.

Doctrines affirmative.

§ 2. — Devant quel Tribunal ?

L'Opposition devant le Président lui-même.

L'Appel devant la Cour.

§ 3. — Instance en validité ou main-levée de la Saisie Conservatoire.

Demande en mainlevée.

Demande en validité.

Compétence des Tribunaux Civils.

1. Jurisprudence Française.

2. Jurisprudence Etrangère.

Doctrines Française.

Droit de mainlevée conservé par le Président du Tribunal.

CHAPITRE V

EFFETS DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

§ 1. — Immobilisation du navire.

§ 2. — Droit d'aliéner et d'hypothéquer.

Absence de texte.

Absence d'indisponibilité.

1. Droit d'aliéner.

2. Droit d'hypothéquer.

§ 3. — La Saisie Conservatoire n'est pas un cas de force majeure.

Jurisprudence.

§ 4. — Indemnité pour Saisie Injustifiée.

Fondement.

Motifs.

Jurisprudence Française.

Jurisprudence Etrangère.

Angleterre.

Etats-Unis.

Consistance de l'indemnité.

Le préjudice moral.

Liberté d'appréciation des Tribunaux.

Compétence des Tribunaux Civils.

Jurisprudence Française.

Jurisprudence Belge.

CHAPITRE VI

MAINLEVÉE MOYENNANT CAUTION

Moyen rapide de libération.

Prononcée par le Président du Tribunal de Commerce.

Valeur à fournir par la Caution.

Cour de Cassation 1920.

La Caution s'oblige au paiement de la dette.

Insolvabilité de la Caution.

Résistance de la Caution.

Sort de la Caution.

1° En cas de nullité de la Saisie Conservatoire.

2° En cas de perte ultérieure du navire.

a) Rapports du saisissant et de la caution.

b) Rapports du saisi et de la caution.

Caractère privilégié au nom de la créance sur la caution donnée.

Remboursement du cautionnement.

Frais de saisie conservatoire.

Généralisation souhaitable de la faculté de cautionnement de l'art. 215.

CHAPITRE VII

CAS D'INSAISSABILITÉ ABSOLUE DES NAVIRES

§ 1. — Navires de guerre ou assimilés.

Historique.

Motifs.

Navires assimilés aux navires de guerre.

Rapport de M. Ripert, 16 mai 1922.

Conférence de Londres, octobre 1922.

§ 2. — Navires affectés à un service public.

Historique.

Navires de l'Etat Français.

Navires des Etats Etrangers.

Navires postaux insaisissables.

1° Conventions internationales.

2° Dispositions de loi.

Exception en faveur de l'Etat.

§ 3. — Navires nationaux de Commerce.

Historique.

Doctrine Française.

Jurisprudence Française.

1° Navires de Commerce de l'Etat Français.

2° Navires de Commerce des Etats Etrangers.

Le Havre (9 mai 1919).

Bordeaux (27 avril 1920).

Le Havre (17 juillet 1920).

Jurisprudences Etrangères admettant l'insaisissabilité.

Canada.

Angleterre.

Etats-Unis.

Belgique.

Hollande.

Allemagne.

Jurisprudences Etrangères admettant la saisie.

Egypte.

Italie.

Norvège.

Danemark, Suède, Japon.

Etats-Unis.

Allemagne.

Conférence de Londres 1922.

Conférence diplomatique de Bruxelles, oct. 1922.

CHAPITRE VIII
**CAUSES D'INSAISSABILITE TEMPORAIRE
DES NAVIRES**

§ 1. — Navire en pleine mer.

Navire en rade saisissable.

§ 2. — Navire en voyage.

Le principe de l'insaisissabilité.

Exception pour les dettes nées durant le voyage.

§ 3. — Navire au port de relâche ou d'échelle.

Le principe de l'insaisissabilité.

Les exceptions.

§ 4. — Navire dans un Etat qui n'admet pas la saisie.

Amérique du Sud.

Espagne.

§ 5. — Navire prêt à faire voile.

Art. 215 C. Comm.

Application à la Saisie Conservatoire.

Application aux navires à vapeur.

Intérêt de l'art. 215.

Historique.

Navire « prêt à faire voile ».

Les « Expéditions ».

Le billet de sortie.

Exception pour les dettes contractées en vue du voyage.

Mention expresse dans le jugement.

Le cautionnement empêche la saisie.

Application de l'art. 215.

1° Aux navires indivis.

2° Aux navires de plaisance.

3° Aux navires partant sur lest.

4° Aux navires Etrangers.

Doctrines négatives.

Doctrines affirmatives.

5° Mais non aux bateaux fluviaux.

6° Ni aux navires se faisant roudouber.

7° Ni dans les ports d'échelle ou de relâche.

L'art. 215 à l'Etranger.

Italie.

Espagne.

Portugal.

Allemagne.

Norvège.

Belgique.

Roumanie.

Angleterre, Etats-Unis.

Brésil.

Chili.

Colombie.

Argentine, Pérou.

Uruguay, Vénézuéla.

CHAPITRE IX

OPPOSITION A LA SORTIE DU NAVIRE OU A LA DELIVRANCE DES EXPEDITIONS

§ 1. — Opposition à la sortie du navire.

Irrégularité de cette procédure.

Sa validité comme usage dans le port de Marseille.

§ 2. — Opposition à la délivrance des expéditions.

Opinion isolée.

Doctrine générale.

Compétence de la Juridiction Consulaire pour mainlevée
de ces oppositions.

CHAPITRE X

LES PROJETS DE TEXTE SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES

§ 1. — Les projets de Revision de 1867 et 1919.

L'art. 197 des projets de 1867 et 1919.

Critique.

§ 2. — Texte proposé par l'Association Française du Droit Maritime.

L'Association Française du Droit Maritime.

Etude de la Saisie Conservatoire.

L'avant-projet adopté.

Discussion.

1° Il règle la procédure de la saisie conservatoire.

2° Il détermine les conséquences juridiques de la caution donnée.

Conclusion.

APPENDICE

LEGISLATIONS ETRANGERES

Belgique.

Loi du 4 sept. 1908.

Angleterre.

Les actions in rem.

Loi de 1905.

Loi du 16 déc. 1911.

Merchant Shipping Act. de 1894.

Allemagne.

Etats-Unis.

Le « Shipping Board ».

Egypte.

Italie.

Maroc.

Etats Sud-Américains.

VU, le 10 Avril 1924 :

Le Président,

GEORGES RIPERT.

VU :

Le Doyen,

BERTHELEMY

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

Pour le Recteur, l'Inspecteur de l'Académie,

Signé : Illisible.

